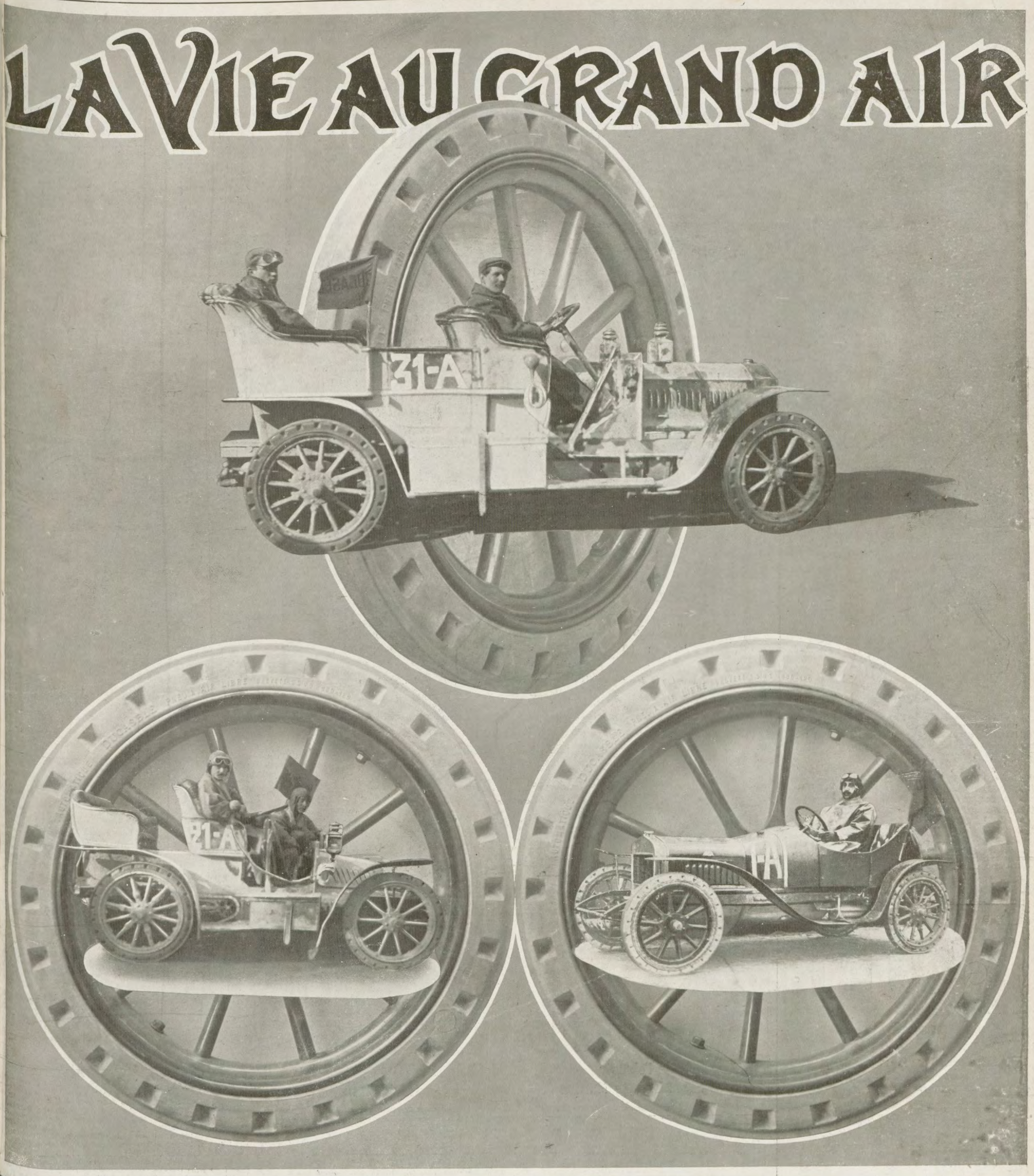
11e Année — N° 502 50 Centimes 2 Mai 1908 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



Publications Pierre Lafitte & Ce
Je Sais Tout — Fermes et Châteaux — Femina
Musica — La Vie au Grand Air — Éditions d'Art
9o, Av. des Ch.-Elysées et 9, Av. de l'Opéra.

LE CONCOURS DES ROUES ELASTIQUES

Pellegrin, 1er du classement général et de la première catégorie ; Simon, 1er de la troisième catégorie, et Porcherot, 1er de la quatrième catégorie du Concours des Roues Elastiques, tous trois sur AUTOMATIQUES DUCASBLE

(Voir page 286.)

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Etranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

La Semaine Comique,

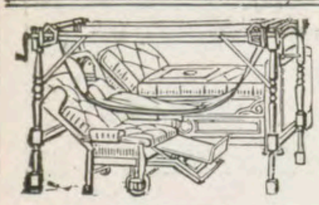
— Chouette, la course New-York-Paris...dans un an nous aurons appris toute la géographie de l'Amérique du Nord et du Pôle en nous amusant!

DÉFIEZ-VOUS, Madame

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de **ROMASTINE BOUTY.**
Ce produit **AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.**
LE FLACON 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY. 1, Rue de Châteaudun. Paris.

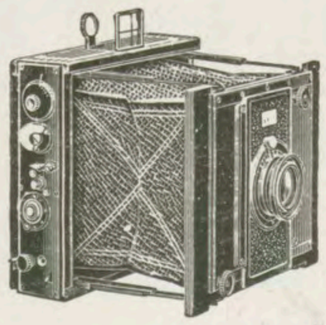
CHASSIS ARBEL

EMBOUTIS
Brevetés S. G. D. G.
28, Rue du Rocher, 28, PARIS
Téléphone : 533-05 — 533-80



LIT MECANIQUE DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

APPAREIL PLIANT



Goerz-Anschütz "ANGO"

Pour professionnels et amateurs

Léger, peu encombrant et élégant. — **Allonge** pour l'emploi de la lentille postérieure; avec **Télé-Système,** pour photographier à grande distance. — Objectif double-anastigmat Goerz, Dagor, Celor, Syntor ou Pantar.

NOUVEAU MODÈLE

Obturateur réglable de l'extérieur, ne découvrant pas la plaque — pour poses longues — poses courtes et pour instantanés (jusqu'à 1/1000e de seconde).

Poses à la poire, exposition réglable de la durée voulue de 1/2 — 5 secondes.

En vente dans toutes les bonnes maisons d'articles pour la photographie, et directement à la Maison

C. P. GOERZ

Société Anonyme
Optique et Mécanique de Précision
PARIS, 22, Rue de l'Entrepôt

Berlin-Friedenau Maison Principale — **Londres** 1/6 Holborn Circus E. C. — **New-York** 52 East Union Square — **Chicago** Heyworth Bldgs

Catalogue N° 10 des Objectifs
ainsi que des appareils (Goerz-Anschütz pliants, Jumelles, etc.) franco.

CYCLES CLÉMENT

LA GRANDE MARQUE NATIONALE

Depuis trente ans, la Marque **CLÉMENT** tient la tête de l'industrie du Cycle. Vous devez donc acheter une **CLÉMENT**
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE 1908, JOLIMENT ILLUSTRÉ, SUR DEMANDE
CONCESSIONNAIRES DANS LE MONDE ENTIER
CYCLES CLÉMENT, Direction et Usines : 76, Grande-Rue, au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

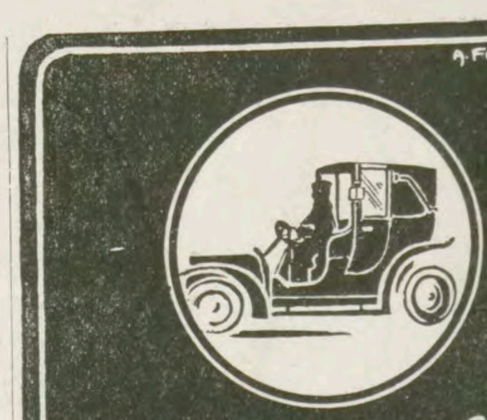
Orfèvrerie "CHRISTOFLE"

Une Seule et Unique Qualité
La Meilleure

Afin de l'obtenir **EXIGEZ** cette Marque — et le Nom **"CHRISTOFLE"** sur chaque pièce.

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prevot du College des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public : ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail.

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Pharmacien CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS



La voiture de ville laplus agréable est le
Petit Landaulet
Vinot Deguingand
10/14 HP. 4 cyl.
29 Quai National Puteaux.

PARFUM
VIVITZ
LT-PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion, Sachets
ETC.

---

par Henriot.

— Enfin, nous avons toujours trouvé le moyen de faire naviguer les ballons dans les airs.
— Oui. Il ne reste plus à présent qu'à trouver le moyen de les retenir quelquefois à terre !

---

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNÉA**

Plus de FEU — Plus de TARES

Seul TOPIQ remplaçant le ***FE*** sans douleur ni chute poil. Guérison rapide sûre des ***Boiteri*** ***Molettes***, Ecar ***Foulures***, Tessig Engorgements des tan ***Suros***, Eparvins, e

DÉPÔT : 165, Rue St-honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacie

---

MOTO NAPHTA

NOUVEAU BANDAG
Accepté à la Société Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgien
Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corp
supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade pe
se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne.
sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène
la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas
bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi
catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Par

---

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulevard Haussmann, PARIS
TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT
DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

2 Mai 1908 — N° 502
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

LA PREMIÈRE AUTOMOBILE CONSTRUITE EN AMÉRIQUE

On sait que les Américains revendiquent à leur profit l'honneur d'avoir fabriqué la première voiture automobile. L'histoire des brevets Selden, qui seraient antérieurs aux brevets français et allemands, n'est rien moins que résolue. Voici, tout au moins, la photographie de la première voiture construite aux Etats-Unis, en 1893. Elle marche encore; elle marche même si bien que, l'autre semaine, comme elle prenait part à un défilé, à New-York, son conducteur trouva moyen d'attraper une contravention pour excès de vitesse !

3 KILOMÈTRES 600 EN HUIT HEURES

Grimper à la Turbie, par un chemin muletier présentant comme sol des têtes de rochers et des pentes en escaliers atteignant parfois 20 0/0, telle est la performance qui vient d'être accomplie par une 24-chevaux

DERRIÈRE la ville de Monaco, et le long du funiculaire, s'ouvre un chemin datant de l'époque des invasions sarrazines et qui conduit, 560 mètres plus haut, au village de la Turbie. Le sol, formé de grosses pierres, de têtes de rochers usés par les eaux qui, depuis des siècles y descendent en cascade à la moindre pluie, n'a jamais été foulé que par les pieds des hommes et le fer des mulets. Jamais une roue ne s'y est aventurée. Qu'on se figure une série de lacets brusques, s'élevant pendant 3 kilom. 600 le long de la montagne dénudée, larges de 2 mètres dans la plus grande largeur, formés d'une série d'escaliers, dont les marches ont 15 à 20 centimètres de hauteur, et dont la pente moyenne de 16 0/0 atteint jusqu'à 20 0/0 dans certains tournants!

Au départ.
Il faut élargir le chemin avec des planches.

C'est ce chemin que notre confrère Paul Meyan paria, au cours du récent Meeting de Monaco, de faire gravir à une voiture automobile, reconnaissant d'ailleurs que ce serait un tour de force plus difficile peut-être que ceux qu'on a pu exiger des voitures, au cours de raids comme ceux de Pékin-Paris ou de New-York-Paris. Il avait la voiture sous la main. C'était une 24-chevaux Lorraine-Dietrich, double phaéton, à entrées latérales, 3 m. 45 d'empattement et 1 m. 45 de voie. Le mécanicien qui accepta de tenir le volant dans cette difficile entreprise fut Emmanuel Piccolo. C'est, d'ailleurs, un spécialiste de ces genres de tour de force. Déjà, l'an dernier, il avait mené une 24-chevaux Lorraine-Dietrich au sommet du Prarion, dans le massif du Mont-Blanc, au milieu de difficultés sans nombre.

Mais là, la tâche était plus dure encore. Le chemin, en certains endroits, était plus étroit que la voiture. Il fallut donc disposer des planches au-dessus du ravin, pour supporter les roues. Ailleurs, il fallut prévoir des crics pour déporter l'arrière de la voiture, dans des virages où le chemin se repliait littéralement sur lui-même. Enfin, des colliers de fer munis de crampons furent placés autour des roues arrière. Il était bien entendu qu'aucune aide ne devait être donnée à la voiture, et que l'ascension devait se faire par les seuls moyens du bord.

Six jours furent employés aux préparatifs. Tout Monaco était au courant de la tentative, et à l'heure du départ, quoiqu'il ne fût que 8 heures, il y avait déjà foule à l'entrée du chemin de Moneghetti.

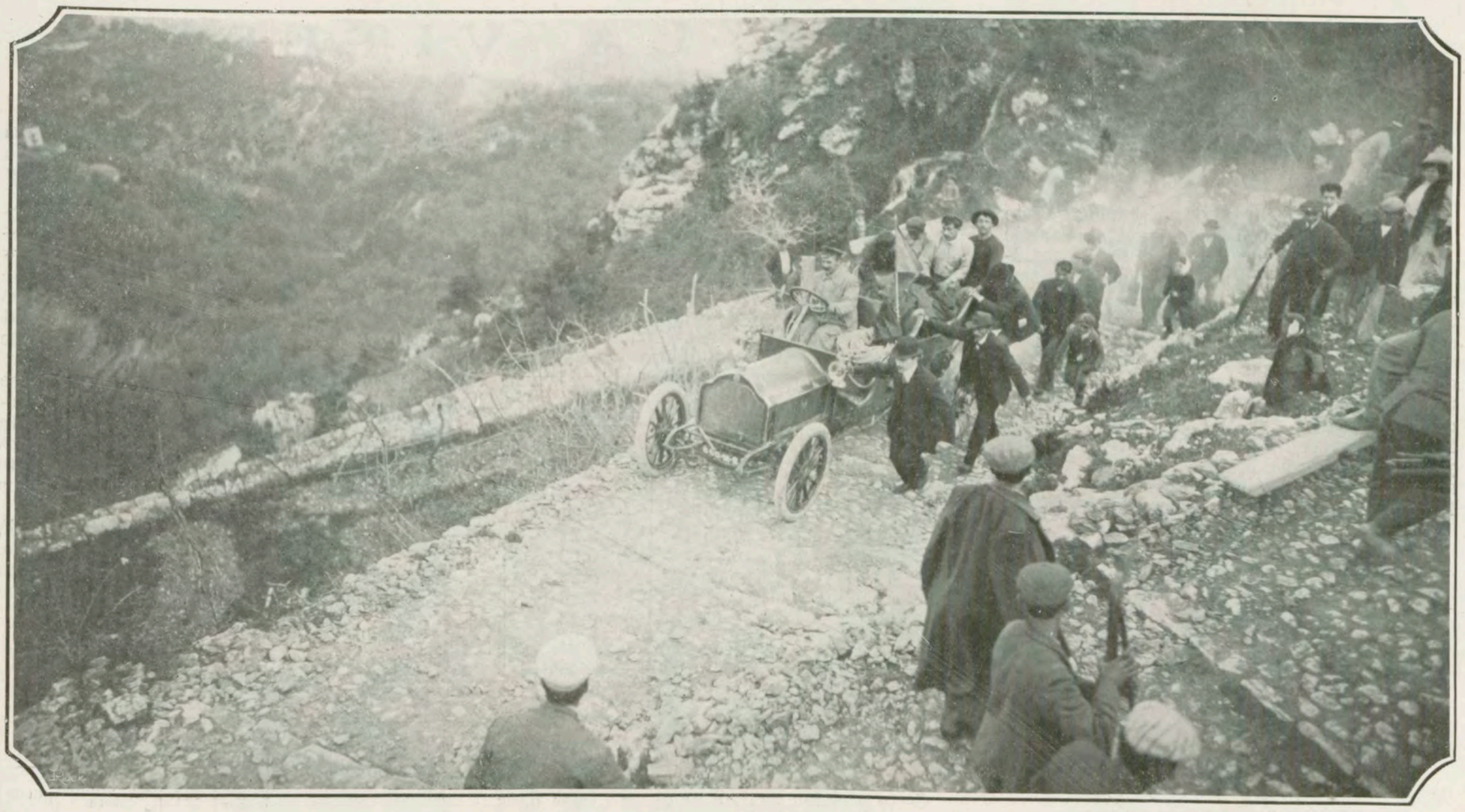
Après un passage si resserré entre les maisons, que les chapeaux des roues éraflent le mur de chaque côté, la route se dégage, elle est désormais bordée par un mur à gauche, tandis qu'à droite c'est le vide. Un premier passage sur les madriers, les roues de droite surplombant le ravin et de nouveau la terre ferme. Ferme? pas assez, puisque la voiture est à peine passée que le sol s'effondre; une partie du chemin est descendue dans le précipice, laissant un trou béant. On sera bien forcé de monter jusqu'au bout, puisqu'on ne peut plus revenir en arrière.

Mais la chose n'est pas si facile, mouillées par le brouillard, les pierres sont glissantes. Les crampons patinent sans mordre, laissant fuser une pluie d'étincelles. On arrive, en plaçant des madriers sous les roues, à avancer de quelques mètres, puis on recommence. Piccolo ne se désespère pas. Il essaie d'abord de faire sauter un crampon sur deux, espérant

Dans les rochers.
Les rochers barraient le passage, et il fallait souvent braquer les roues à la main pour pouvoir virer.

L'habillage des roues.
Les crampons de fer qu'on avait fixés aux roues ne donnant pas le résultat qu'on en attendait, ils furent remplacés par de gros câbles roulés autour de la jante.

Un plancher de fortune.
De place en place, il fallut glisser des madriers pour permettre aux roues de gravir de véritables escaliers.



Dans les lacets des Capucins.

La place manquant pour virer, il fallut franchir certains lacets en marche arrière; ailleurs, les roues surplombaient l'abîme.

que, plus espacés, les crampons restant mordront mieux dans les interstices des rochers. Peine inutile. Les roues tournent sur place, sans avancer d'un centimètre. On a alors l'idée de remplacer les crampons qui glissent par des câbles. Il faut descendre les chercher à Monaco, les entourer autour des jantes. Bref, il est midi quand on repart. Plus de trois heures ont été passées à cette même place.

La voiture avance par bonds jusqu'au premier virage. Celui-ci est si court que le trottoir, sur la droite, a près de 50 centimètres de hauteur. Il faut élever l'arrière à l'aide des crics, glisser sous la roue des pierres et des madriers, pour pouvoir repartir. On continue, mais les roues ne cessent de patiner. C'est alors qu'on a l'idée de charger l'arrière pour donner de l'adhérence. Quatre paysans grimpent derrière le phaéton et cela marche. Cela marche même si bien que les curieux, qui sont maintenant foule, sont obligés de se mettre à courir pour suivre la voiture. Chargée de ces sept voyageurs, sous la poussée de ses 24 chevaux, la voiture monte maintenant sans peine. Mais les lacets sont si durs qu'il est absolument impossible de virer. On a beau descendre pour braquer les roues à la main, tout virage est impossible. Il faut alors engager l'avant sur les rochers, porter l'arrière sur la route et continuer à monter en marche arrière jusqu'au prochain tournant, où on recommence la manœuvre en sens inverse.

Après quelques péripéties de ce genre, le chemin s'engage enfin sous le pont du funiculaire, dont les wagons sont chargés de curieux venus de Monaco pour assister, un peu incrédules, à l'arrivée de la voiture. On débouche enfin sur la place du village, noire de spectateurs. Il est 4 h. 1/4. Les 3 kilom. 600 ont été gravis en 8 h. 1/4. Equipée sur des cordages à l'arrière et chargée comme elle le fut sur la fin, la voiture aurait pu grimper en trois heures.

C'est une dure épreuve, dont le moteur et le châssis Lorraine-Dietrich sont sortis à leur honneur. Une bonne part du succès revient à l'énergique mécanicien Piccolo, qui, pendant huit heures, a été constamment sur la brèche et soumis à des énervements qui auraient lassé les plus calmes. Félicitons notre confrère Meyan de son audace.

F.-A. WHEEL.

La foule court autour de la voiture.

Plus chargée, la voiture se met à marcher plus vite.

La fin de la côte.

Les derniers lacets furent plus facilement franchis — l'entraînement! — et à 4 h. 1/4, la 24-chevaux Lorraine-Dietrich *débouchait sur la terrasse de la Turbie.* (*Pneus* Continental .)

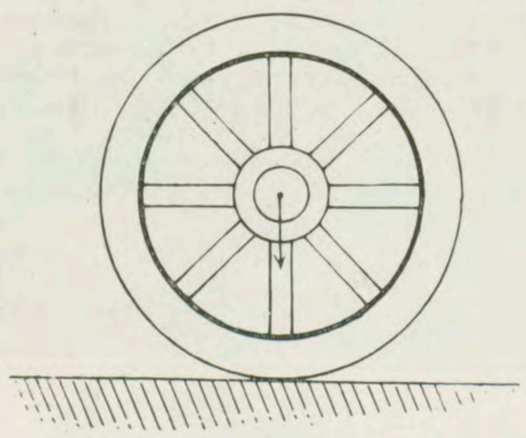
LE PRIX DE LA VITESSE

Par H. PETIT

Après avoir étudié, dans un récent article, la façon dont l'essence était utilisée dans une voiture, notre collaborateur va montrer quelles résistances notre voiture aura à vaincre pour avancer, et ce qu'il en coûte pour vaincre ces résistances

Nous avons montré, dernièrement, qu'une voiture automobile utilisait, en énergie mécanique, environ 17 0/0 (au maximum) de l'essence versée dans le réservoir. Nous allons voir, aujourd'hui, à quoi est employée cette énergie, et combien les diverses résistances à vaincre en absorbent.

Nous savons tous qu'un véhicule exige une certaine dépense de travail pour avancer. Considérons une voiture automobile, par exemple, débrayée et lancée sur une route parfaitement horizontale. Si nous la laissons sans y toucher, elle va bientôt s'arrêter, nous le savons. Donc, tout se passe comme si une force s'opposait à son mouvement en avant.



La résistance au roulement.

La roue que nous représentons ici est toute théorique. Mais, il faut tenir compte de l'aplatissement du pneu sous le poids de la voiture.

Cette force retardatrice peut se décomposer en trois autres :

1° Le frottement des roues sur leur fusée ;

2° Le frottement de roulement des pneus sur la route ;

3° La résistance de l'air.

Il faudra donc, pour conserver à la voiture sa vitesse, lui appliquer une force, dirigée dans le sens de son mouvement, force qui sera égale et opposée à la résultante des trois forces retardatrices.

Nous allons étudier séparément ces trois forces.

Résistance propre de la voiture Le frottement des roues sur les fusées est fonction de la voiture seule, c'est-à-dire de son poids, et de l'état de lubrification des parties frottantes.

Soit P le poids total de la voiture, que nous supposerons également réparti sur les quatre roues. Soit R le rayon de ces roues (roues égales) et r le rayon des fusées.

La force qui applique la fusée dans son coussinet est $\frac{P}{4}$.

Pour un tour de roue, le point d'application de cette force se déplace de $2 \pi r$. Le travail est donc, par tour et par roue :

$$\frac{P}{4} \cdot f\ 2\ \pi\ r$$

f étant le coefficient de frottement de la fusée sur la bague. Si ces surfaces sont bien graissées, on peut prendre $f = 0.02$.

Le travail dépensé par les quatre roues sera donc, pour un avancement correspondant à un tour :

$$0{,}02 \times 2\ \pi\ r\ P.$$

Et, pendant l'unité de temps (seconde) :

$$\frac{0{,}02 \times 2\ \pi\ r\ P.}{2\ \pi\ R}\ V = 0{,}02\ PV\ \frac{r}{R}$$

Il y a donc intérêt, pour rendre cette résistance aussi faible que possible, à prendre de très grandes roues avec des fusées de petit diamètre ; la dimension des fusées est fixée par le constructeur de façon à ce qu'elles résistent aux efforts auxquels elles sont soumises. On ne peut donc pas descendre au-dessous d'une certaine section. On devra se borner à prendre des roues très grandes, et à bien graisser les fusées pour diminuer f.

A ce propos, il y a lieu de remarquer que, pour des surfaces peu graissées, le coefficient de frottement augmente avec la pression, et que le grippement est à craindre.

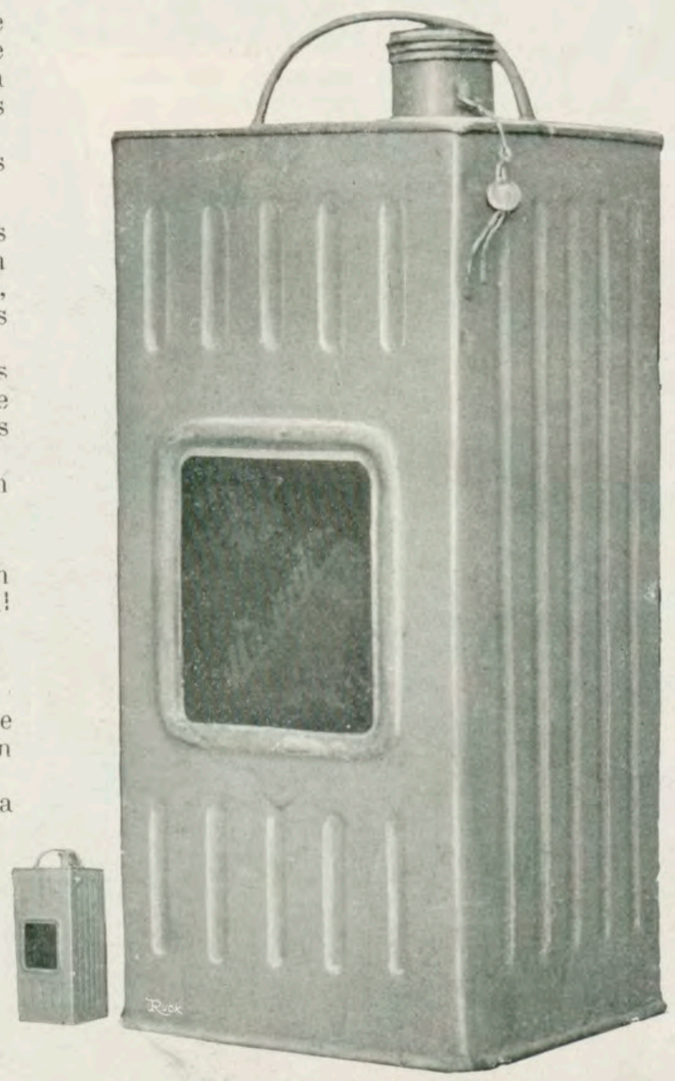
A titre d'exemple, voici quelques valeurs du coefficient de frottement, d'après Rennie :

Pression en kilos par cm. q	Valeur de f	
	Fer sur fer	Fonte sur laiton
8.79	0.14	0.16
18.28	0.29	0.21
26.22	0.35	0.21
36.77	0.41	0.22
47.25	grippement	0.23
49.92		0.23
55.12		0.23
57.65		0.27

Il est facile de calculer la valeur de la pression. Si l est la longueur de la bague de la roue, la pression est :

$$\frac{P}{4} : 2\ r\ l = \frac{P}{8\ r\ l}$$

Cette pression ne dépasse guère 7 kilos dans nos voitures. Mais il ne faut pas oublier que deux surfaces métalliques frottant l'une sur l'autre s'échauffent peu à peu, se ramollissent, et finalement, grippent. Or, un grippage de roue sur la fusée, c'est la rupture certaine de la fusée. Pour peu que cela se produise en vitesse sur une roue d'avant, le résultat est facile à prévoir. Nous avons été entraînés un peu loin de notre force de résistance. Nous y revenons pour dire que, dans la pratique, on l'ajoute à la résistance de roulement du pneu sur la route, et on comprend l'ensemble sous le nom de résistance au roulement.



Ce que nous coûte la résistance de l'air.

Ces deux bidons représentent l'essence dépensée : le petit, pour vaincre la résistance au roulement, le grand la résistance de l'air, à 150 kilom. à l'heure.

Résistance au roulement Bien des formules ont été proposées pour établir la résistance au roulement. Tous les expérimentateurs (Coulomb, Morin, Dupuit et *tutti quanti*) ne sont pas d'accord. Cependant, il ressort de leurs expériences que cette résistance est d'autant moindre, toutes choses égales d'ailleurs, que le rayon de la roue est plus grand.

Sur un sol absolument régulier, la résistance au roulement doit théoriquement être indépendante de la vitesse. Mais ce sol n'existe pas, et, quand la vitesse augmente, les chocs de la roue contre les aspérités de la route absorbent une force vive (1) de plus en plus grande.

La suspension de la voiture amortit déjà passablement ces chocs, que le pneu diminue encore dans une plus large mesure : chacun sait que, suivant la formule consacrée, le pneu « boit l'obstacle ».

Nous prendrons, dans la pratique

$$R = \lambda\ P$$

λ étant un coefficient dont nous chercherons les valeurs dans le tableau suivant :

Nature du sol	Vitesse en kilom. à l'heure	Nature des bandages		
		Fer	Caoutchouc plein	pneus
Bon macadam, dur, sec et poussiéreux.	11.7 19.7	0.0262 0.0360	0.0236 0.0275	0.0215 0.0243
Bon macadam, dur, légèrement boueux	11. 20.	0.0274 0.0399	0 0265 0.0356	0.0240 0.0318
Bon macadam, fortement détrempé.	21.	0.0456	0.0426	0.0350
Macadam vieux, un peu défoncé.	22.	0.0338	0.0280	0.0225

Ce tableau a été dressé d'après les résultats des expériences entreprises par M. Michelin.

Le tableau suivant a été donné par M. Forestier, comme résultat d'expériences faites avec M. Desdouis, sur une voiture munie de bandages en fer, ou de bandages en caoutchouc plein :

Nature du sol	Bandages en caoutch.	Bandages en fer
Bon macadam sec.	0.015	0.0165
Macadam défectueux sec	0.018	0.0200
Bon macadam mouillé.	0.020	0.0220
Macadam défectueux mouillé.	0.022	0.0245
Macadam détrempé.	0.025	0.0275

Bref, prenons, comme chiffre global de la résistance au roulement (y compris le frottement des fusées) :

$$R = 0{,}02\ P$$

et nous resterons tout près de la vérité, sans avoir à nous occuper ni du diamètre des roues ni de la vitesse.

Résistance de l'air Nous avons conservé pour la fin notre ennemi le plus redoutable. La grande consommation de kilogrammètres par une voiture à grande vitesse est due surtout à la résistance de l'air.

Malgré les très nombreuses expériences faites pour établir la valeur de cette résistance, on n'a pu trouver encore sa valeur exacte. Nous n'en voulons pour preuve que la diversité des formules qui ont été proposées.

Toutes sont d'accord sur un point, cependant : le travail dépensé à vaincre la résistance de l'air est proportionnel au moins au carré de la vitesse, sinon au cube.

(1) La force vive est le demi-produit de la masse d'un point matériel par le carré de sa vitesse. Elle représente donc le travail que peut fournir ce point en s'arrêtant. On pourra donc l'écrire :

$$\mathcal{E}\ \text{potentiel} = \frac{1}{2}\ m\ v^2.$$

Un autre élément intervient dans la détermination de ce travail : la forme de la voiture.

Considérons un plan mince, soumis à un effort de l'air normal. Poncelet a donné, pour l'effort du vent sur ce plan, la formule simple :

$$E = KS v^2,$$

dans laquelle on fait K = 0,088, en admettant que v soit < 9 mètres par seconde.

Supposons maintenant qu'un prisme droit, de base carrée, de côté a, et d'arête l, se déplace suivant la direction de ses arêtes. M. Thibault a donné, par l'effort appliqué à la base de ce prisme, la formule :

$$P = \theta \varepsilon SV^2,$$

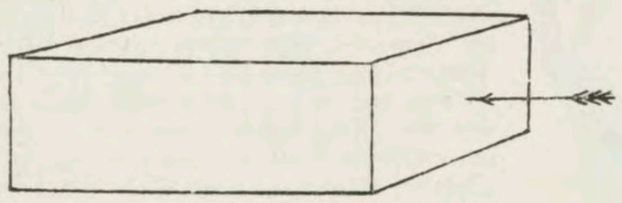
dans laquelle :

θ est une constante égale à 0,066.

ε un coefficient dépendant de la valeur du rapport $\frac{l}{a}$.

Pour	$l = 3a$	$l = a$	$l < a$.
on a :	$\varepsilon = 1{,}10$	1,17	1,43.

La résistance de l'air sur la base d'un prisme est donc d'autant moindre que ce prisme est



L'action de l'air sur la voiture.

La résistance de l'air sur la face antérieure de ce prisme est seulement les 2/3 de ce qu'elle serait sur un plan mince de même étendue.

plus long. Pour les autos, il convient de prendre $l = 3\ a$, et par conséquent :

$$\varepsilon = 1.10$$

D'où :

$$P = 0{,}0726\ SV^2.$$

Le travail de cette force sera, en l'unité de temps :

$$\mathcal{E} = 0.0726\ SV^3.$$

Notre voiture, lancée sur terrain plat, aura donc, pour conserver sa vitesse, besoin qu'on lui applique une force égale à :

$$F = 0{,}02\ P + 0{,}0726\ S\ V^2.$$

S étant la surface exposée au vent, c'est-à-dire la projection de la voiture sur un plan perpendiculaire à son axe.

Comme règle pratique, M. Heirmann conseille de prendre, pour la surface exposée, tout simplement le produit de la hauteur de la voiture au-dessus du sol par sa largeur maxima, sans se préoccuper des vides qui peuvent exister sous le moteur.

Influence des remous L'air agit non seulement par sa masse, qui frappe directement les surfaces qui lui sont opposées, mais, comme il possède une certaine viscosité, il semble s'attacher à la voiture, et chaque petit coin où il peut pénétrer est un point d'appui qu'il prend pour la retenir.

Il convient donc de donner à la voiture une surface latérale lisse et exempte de discontinuité.

La forme d'éperon, que l'on donnait autrefois aux voitures de course, avait une excellente influence sur la résistance de l'air, aussi bien, d'ailleurs, à l'arrière qu'à l'avant ; aujourd'hui, on semble peu s'en préoccuper, et on a grand tort, à notre avis, puisque le coefficient qu'on pourrait ainsi réduire a sa valeur multipliée par le cube de la vitesse ! Nous ne gardons de ces premières formes qu'un vague souvenir, matérialisé par la « pointe de course » terminant à l'arrière les carrosseries deux baquets, dont il ne faut pas chercher ailleurs l'origine.

Résistance due aux rampes Le travail dépensé sur une rampe est naturellement égal au produit du poids de la voiture par la hauteur d'élévation. Si p est la pente de la route, on a, approximativement (1) :

$$F = \pm\ p.\ P$$

On prendra le signe + ou le signe — suivant que le véhicule gravit une rampe ou descend une pente.

Résistance due aux courbes Quand la voiture entre en courbe, il se produit une augmentation de la résistance, due d'abord à l'entrée en jeu du différentiel, puis, surtout, à ce qu'une des deux roues d'avant ripe latéralement, la direction des voitures n'étant résolue qu'approximativement.

Au point de vue pratique, on n'a pas à s'en préoccuper sur une route, les virages nécessitant généralement un ralentissement. Ce facteur n'a d'importance que sur un autodrome de faibles dimensions, où les virages sont à peu près continuels.

Résistance totale à la progression Somme toute, on peut écrire la formule suivante :

$$\mathcal{L}\ chx.\ \lambda .75 = (0{,}02\ P \pm p\ P)\ V + 0{,}0726\ SV^3.$$

$\mathcal{L}\ chx$ est la puissance en chevaux du moteur, λ le rendement organique de la voiture.

Le produit $\mathcal{L}\ \lambda\ .75$ représente donc le nombre de kilogrammètres disponibles à la jante, pendant l'unité de temps.

V est la vitesse en mètres à la seconde.

Certains traités (Bourlet, *Traité des Vélocipèdes*) donnent la formule

$$F = V\ (0.03\ P \pm p\ P) + 0{,}65\ SV^2.$$

qui donne pour V une valeur généralement trop forte.

Résolution de quelques problèmes On peut se proposer de résoudre les problèmes suivants :

I. Quelle puissance devra avoir le moteur d'une voiture pour laquelle S = 2 mq (carrosserie découverte), pour lui permettre de monter une rampe de 10 0/0 à 18 km. à l'heure. P = 1.200 k.

Une vitesse de 18 km. à l'heure nous donne

$$V = 5\ m.$$

Supposons que le rendement organique soit égal à $\frac{2}{3}$. On a :

$$\mathcal{L} = \frac{3}{2} \cdot \frac{1}{75} \cdot [5\ (0{,}02 \times 1.200 + 0{,}1 \times 1.200) + 0{,}0726 \times 2 \times 5^3] = 15\ chx.$$

II. Quelle puissance devra avoir le moteur de la même voiture pour lui imprimer une vitesse de 72 km. à l'heure en palier : p devient nul, et la formule nous donne : (V = 20 m.)

$$\mathcal{L} = \frac{3}{2} \cdot \frac{1}{75}\ [20 \times 0{,}02 \times 1.200 + 0{,}0726 \times 2 \times 20^3] = 33\ chx.$$

Sur ces 33 chx, les 3/4 environ seront employés à vaincre la résistance de l'air.

III. Même problème, la vitesse étant double (144 km. à l'heure) V = 40 m.

$$\mathcal{L} = \frac{3}{2 \times 75}\ [40 \times 0{,}02 \times 1.200 + 0{,}0726 \times 2 \times 40^3] = 205\ chx.$$

Pour une vitesse double, il faudrait une puissance à peu près six fois plus grande!

Et nous ne parlons pas de la dépense de pneus, qui, elle, varie aussi à peu près comme le carré ou le cube de la vitesse.

IV. Quelle vitesse pourra-t-on atteindre en palier avec une voiture munie d'un moteur de 24 chevaux ?

Soit $\frac{2}{3}$ le rendement de la voiture, 2 mq la surface, 1.200 k. le poids, on aura :

$$24 = \frac{3}{2 \times 75}\ [0{,}02 \times 1.200\ V + 0{,}0726 \times 2 \times V^3].$$

On aura donc à résoudre l'équation du 3e degré (1) :

$$0{,}1452\ V^3 + 24\ V - 1.200 = 0.$$

Cela nous donne une valeur un peu inférieure à 18 m. à la seconde, soit 64 km. à l'heure.

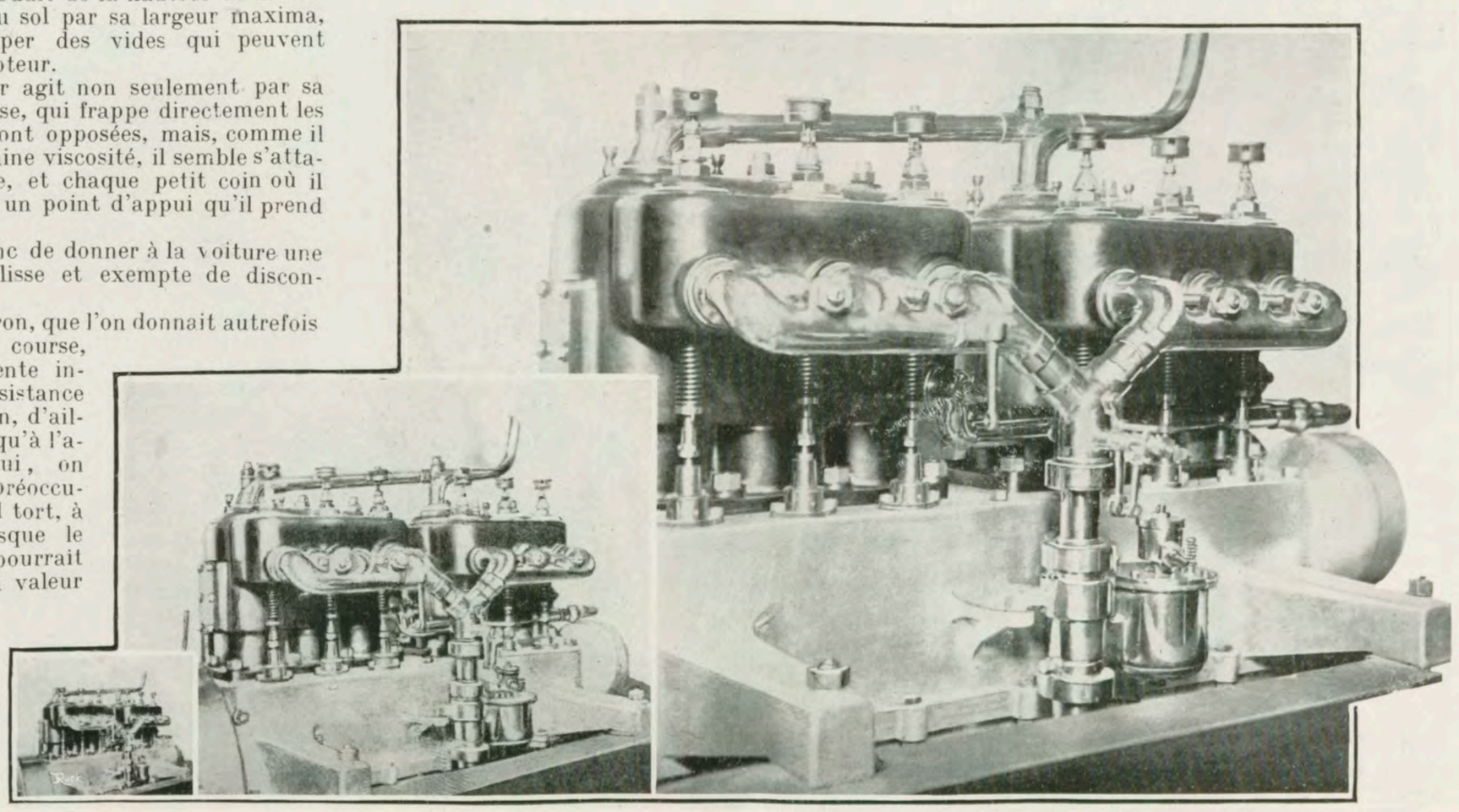
Au delà d'une certaine limite, et ce sera là la conclusion d'un article déjà long, la vitesse coûte donc très cher. Le 100 à l'heure est une allure de millionnaire, de milliardaire presque, dirions-nous, en tenant compte des pneus, dont nous n'avons pas soufflé mot, et qui cependant figurent en bonne place sur la note à payer.

H. Petit.

(1) La formule employée dans les chemins de fer, qui est la même que celle-ci, est rigoureusement exacte, car on convient d'appeler pente le sinus de l'angle du rail avec l'horizontale. Sur les routes, au contraire, la pente a pour valeur la tangente du même angle. Mais, comme les pentes sont toujours faibles, on peut se contenter de cette approximation, jusqu'aux pentes de 0,12. Au delà, il convient de prendre : $F = \frac{p}{\sqrt{1 + p^2}} \cdot P.$

(1) On sait résoudre algébriquement cette équation. Mais les formules qui donnent les racines sont compliquées.

Nous publierons prochainement une abaque donnant, sans calcul, la solution de ce problème.



Ce que nous demandons à notre moteur.

Ces trois moteurs représentent les puissances respectivement nécessaires pour vaincre la résistance au roulement, la résistance due à la pesanteur et la résistance de l'air, pour une voiture gravissant à 40 kilomètres à l'heure, une pente de 10 0/0.

Handicaps de jadis et d'aujourd'hui

Par ROBERT DIEUDONNÉ

Ce qu'est un handicap — Comment on doit courir les handicaps

Comment on les court — Spécialistes — Modifications au règlement

Le handicap a été inventé pour égaliser les chances des partants, c'est-à-dire que, dans un handicap idéal, tous les coureurs qui y participent devraient passer la ligne d'arrivée ensemble.

Quand un handicap est bien fait, et généralement le handicapeur n'est pas trop maladroit, on pourrait donner tous les concurrents à la même cote. Si dix coureurs y prennent part, idéalement ils valent chacun neuf contre un.

La monotonie des épreuves où les hommes de classe triomphent trop aisément des hommes de second ou de troisième ordre a fait imaginer le handicap. On égalise les chances et on tâche de permettre à des athlètes moins favorisés de disputer une victoire avec autant de chances de la remporter que le meilleur homme du moment.

On a imaginé un procédé très simple : on rend de la distance (sauf dans les courses hippiques, où les chevaux partent de la même ligne en portant divers poids).

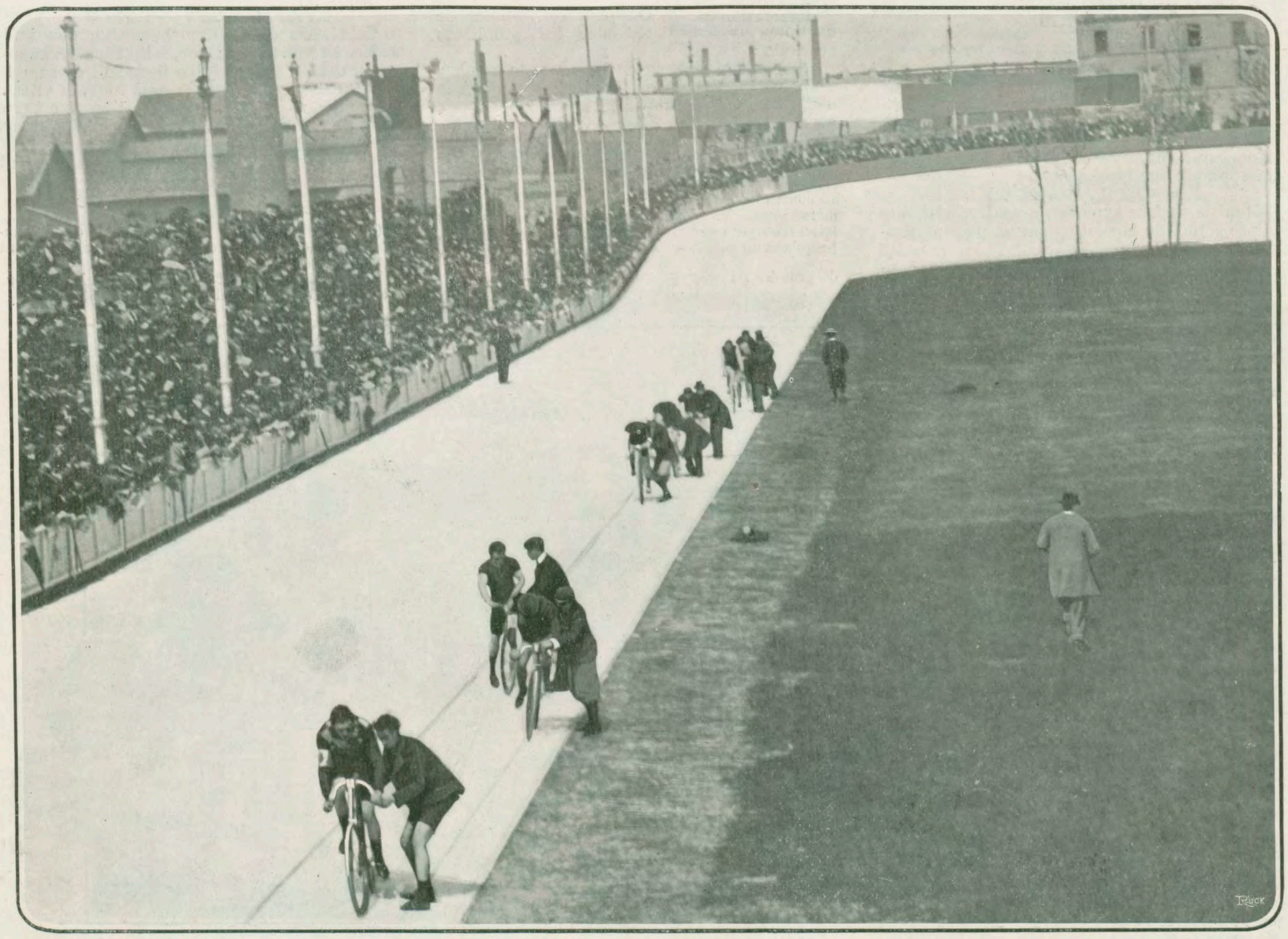
On part de ce principe que, si Kramer, par exemple, fait le demi-mille en 55 secondes, Goven ou Labrousse feront, dans le même temps, 30 ou 60 mètres de moins. On demande, dans ces sortes de courses, à ceux qui les disputent, un effort complet, puisqu'elles ne peuvent avoir de valeur que si cet effort est constant.

Kimble.

Le sprinter Kimble, qui n'a jamais brillé dans les courses en ligne, était très dangereux dans les handicaps.

Or, il arrive que les handicaps, surtout depuis quelques années, se transforment dès le premier tour en course scratch. Les limitmen ne s'emploient pas ou les scratchmen ne font rien pour les rattraper. Il y a deux sortes d'épreuves : dans les unes, un groupe de tête se forme à 50 mètres devant le second peloton, qui n'avance pas, ou bien les limitmen s'abstiennent de partir et, en un rien de temps, les coureurs de tête sont sur leur roue.

Regardez le départ d'une semblable épreuve. Au coup de pistolet, les hommes font un démarrage impressionnant, puis les chances s'établissent, les quatre ou cinq premiers sont à la file et s'en vont leur petit train ; derrière, un phénomène a eu lieu : le scratchman s'est envolé, il est tombé en trombe sur les coureurs qui partaient à dix, quinze, vingt ou trente mètres, mais dès qu'ils se sont vus rejoints, ceux-ci se sont arrêtés. La tactique consiste à ne pas emmener un homme plus vite que soi ; alors on attend, on attend et on assiste d'un peu loin à une arrivée vaguement disputée par trois ou quatre outsiders. Si, par hasard, le scratchman ne se préoccupe pas des hommes qui ralentissent et les passe, alors ce sont eux



Handicaps de jadis.

Si on donnait actuellement un handicap avec les mêmes rendements que celui-ci, disputé jadis au Vélodrome de la Seine, au bout d'un demi-tour tous les coureurs seraient en peloton et se contenteraient de faire une course en ligne.

qui se cramponnent à sa roue et le règlent dans la dernière ligne, parce qu'il a fait un effort considérable sans être aidé.

Le handicap est devenu un spectacle ridicule. Je me souviens de l'étonnement du public le jour où Kramer disputa et gagna, au Vélodrome d'hiver, son premier handicap. On le vit au dernier tour, sans s'occuper des hommes de seconde classe, faire tout l'extérieur du dernier virage pour passer les « petits poids » juste sur la dernière ligne.

Les handicaps d'autrefois

Jadis, quand les coureurs cyclistes aimaient le sport pour le sport, et, mon Dieu, ces temps ne sont pas si lointains, on vit à Buffalo ou à la Seine des handicaps vraiment intéressants, et Mousset vous raconterait des histoires sans nombre où Zimmerman, vainqueur, réglait des Banker, des Wheeler, des Barden, des Médinger, des Louvet et des Edwards. Que les temps sont changés ! à part le handicap annuel du meeting du Grand Prix, où généralement les coureurs se donnent un peu la peine de lutter, les plus sensationnels handicaps se transforment en une épreuve sans intérêt.

Le nouveau système, qui consiste à faire courir entre eux des hommes de force sensiblement égale, pour les étager dans la finale, donnait quelques espérances. Elles furent trompeuses. On avait tenté ce moyen pour que la finale fût régulière et animée avec un homme de cinq mètres en cinq mètres. Ah ! bien oui ! celui qui part au milieu se figure indigne d'emmener son suiveur immédiat, et la même plaisanterie recommence.

En Amérique et surtout en Australie, où la plus grande course annuelle est un handicap, il paraît qu'on voit ces épreuves disputées avec acharnement. Je veux bien le croire, et, à la vérité, il faut convenir que les coureurs américains, même les moins bons, savent courir un handicap. Kimble a remporté en France des victoires impressionnantes, mais un coureur seul ne peut donner le « mouvement » à une épreuve, pas plus qu'un acteur ne peut donner le mouvement à une pièce. Que voulez-vous que fasse le scratchman quand, après un tour complet pour regagner 40 mètres, il tombe sur un peloton compact qui ne veut rien savoir ?

On a essayé récemment un autre moyen d'obtenir plus de régularité dans les handicaps, en faisant partir les coureurs avec des rendements de temps. Ce serait peut-être acceptable pour une épreuve assez longue : un mille ou deux kilomètres, mais quand on donne des départs on les donne plus ou moins bien, et il se peut que des coureurs soient désavantagés.

Je crois que le remède serait, pour habituer les hommes à courir les handicaps, de créer des épreuves sur le mille et même sur deux milles au Parc des Princes, par invitation. On choisirait des hommes de train de diverses classes, et l'appât d'un prix qui en vaut la peine nous donnerait peut-être de belles épreuves. Lorsqu'il y aurait au quartier des coureurs une quinzaine d'hommes courageux et « vites » qui sauraient disputer ces courses, peut-être seraient-ce eux qui, par la suite, donneraient le mouvement aux épreuves ouvertes.

Si je suis partisan, pour débuter, d'épreuves un peu longues, c'est que les rendements seront assez grands et les hommes séparés ; ainsi ils se rendront beaucoup mieux compte du travail qu'ils ont à accomplir.

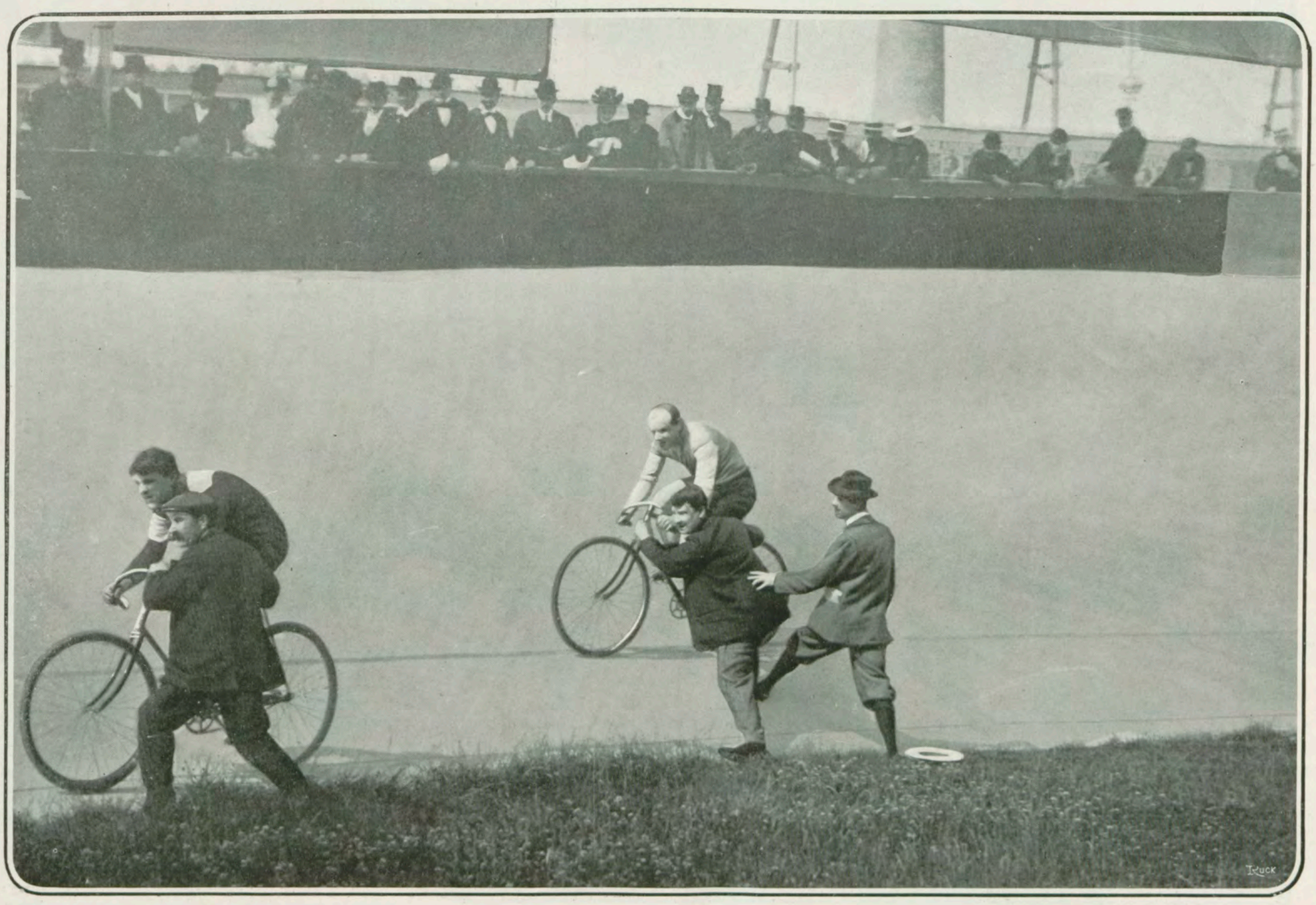
Qu'on me dise que de telles épreuves seraient très dures, je ne dis pas le contraire ; mais le sport n'est pas fait pour ceux qui ne veulent pas se dépenser. Il est trop facile de faire un rush de deux cents mètres pour décrocher un beau prix, et de temps en temps on pourrait rappeler aux athlètes que la gloire, — et l'argent, — s'acquièrent à la sueur du front.

D'ailleurs, on peut aller voir disputer un handicap pédestre ; presque toujours les coureurs font des efforts et se livrent beaucoup plus que leurs confrères cyclistes.

ROBERT.DIEUDONNÉ.

Mac Farland.

Le grand Mac Farland, l'un des meilleurs spécialistes américains dans les handicaps.



Un handicap au Vélodrome de la Seine.

C'était l'âge d'or des handicaps : notre cliché représente une épreuve dont Piette (à gauche) et Parlby (à droite) sont les limitmen. A cette époque, les coureurs prenaient la peine de disputer leur chance et donnaient tout ce qu'ils pouvaient.

COMMENT ON DEVIENT ATHLÈTE

La Vie au Grand Air

Par J. JOSEPH-RENAUD

La culture physique est devenue une véritable science — Avec quelques tiges de caoutchouc, une paire d'haltères, et les conseils d'un maître, on peut modeler son corps comme on modèle de la terre glaise

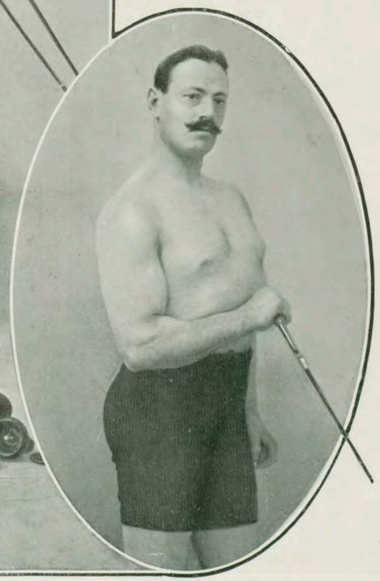
La culture physique est une science extrêmement récente. La gymnastique, telle que nous l'avons connue au lycée et qui est à la culture physique ce que la méthode d'un rebouteux de village est au prodigieux art chirurgical de Pozzi ou de Doyen, n'a, elle-même, pris une véritable extension que quelques années après la guerre. Dans les écoles, collèges et lycées, on commença non seulement à se soucier de l'être mental des élèves, mais aussi de leur être physique et on leur fit faire de la gymnastique aux agrès et, dans la cour, des exercices insignifiants, dits « à main libre ». Aucune science anatomique ne régnait; tous les élèves d'une division faisaient successivement les mêmes exercices, quelle que fût la tendance naturelle de leur corps. Le garçon long, un peu voûté, devait, lui aussi, faire, par exemple, de la barre fixe, qui le voûtait davantage, et au contraire, le petit « pot à tabac », gras, court, faisait au trapèze avec la perche des exercices de contraction qui en faisaient vite une véritable boule.

Il n'y a guère qu'une dizaine d'années qu'on se soucia de plus de précision, et de prescrire à chacun les exercices requis par son anatomie, par ses tendances physiques générales et aussi par le sport qu'il veut pratiquer. Jadis, quelqu'un se plaignait de n'avoir pas de biceps, on lui répondait : faites de la gymnastique; d'avoir les épaules pointues, on lui disait encore : faites de la gymnastique. Aujourd'hui, les plus inexperts moniteurs de gymnastique lui indiqueraient des mouvements spéciaux pour le biceps et pour le deltoïde; certains spécialistes sont arrivés à des résultats précisément inouïs. En quelques mois ils vous transforment un sujet, d'un être malingre, délicat, voûté, ils font un homme superbe. Chacun a ses méthodes particulières; par exemple, l'un des plus connus dans le monde entier, le Docteur Phelan, qui a bien voulu nous servir de modèle, se sert uniquement d'un exerciser et d'haltères qui portent son nom et qui lui suffisent à obtenir des résultats inouïs.

D'autres professeurs de culture physique emploient des appareils plus compliqués. Mais ces appareils peuvent presque toujours se placer dans une chambre à coucher. Si les moyens sont simples, ils n'en sont pas moins fort difficiles à mettre en œuvre.

Comment faire travailler les muscles La main plus haute ou plus basse d'un centimètre dans tel mouvement, et c'est tel muscle ou telle partie de muscle qui agit, et non tel autre ou telle autre. De même, un exercice mal choisi, loin d'être utile au sujet, peut beaucoup lui nuire. Un escrimeur mal conseillé pourra n'arriver qu'à se raidir tellement le biceps et les dorsaux, qu'il maniera beaucoup moins bien son épée qu'auparavant. C'est pour cela que cette nouvelle science compte si peu de savants. Avec son air de facilité, elle offre des difficultés considérables. Un professeur de culture physique doit être un anatomiste, un sportsman, un psychologue, un médecin, et avoir des années de pratique ..

Les personnes « voûtées » ne s'inclinent ainsi en avant que parce qu'elles ont les muscles du cou, de la nuque surtout, trop faibles. En s'engageant la tête dans un exerciser et par des mouvements répétés de droite à gauche, de gauche à droite et surtout d'en avant en arrière, elles arriveront, en un laps de temps extrêmement bref, à porter sans fatigue la tête haute; elles pourront ajouter à cela quelques mouvements du simple exten-



Pour l'avant-bras.
Pour les automobilistes, cavaliers, sabreurs, batonnistes et en général pour tous les sports où il faut de l'avant-bras.

Pour les tireurs.
Les joueurs de billard et les tireurs de pistolet trouveront grand avantage à pratiquer ce mouvement très simple et très effectif.

Pour les gens voûtés.
Cet exercice est destiné aux gens « voûtés ». Il les redresse en peu de temps. Excellent aussi pour donner, en boxe anglaise, de la vitesse d'esquive.

seur classique à deux mains, développé au bout des bras tendus devant le corps à la hauteur de la bouche.

En ne faisant travailler ainsi que juste les muscles qui en ont besoin, l'amélioration est, nous y insistons, fort rapide, alors qu'il faudrait des années pour obtenir quelques résultats avec des exercices d'ensemble. Pour réduire l'obésité, par exemple, la boxe française est inégalable parce qu'elle fait travailler surtout les muscles de l'abdomen et des reins. En faisant de la bicyclette, par exemple, qui fatigue seulement le bas du corps, il faudrait arriver à l'épuisement pour diminuer son ventre. Chacun devrait pratiquer quelque culture physique, non seulement selon ses moyens physiques, mais aussi en vue de son sport favori; il est certain qu'un escrimeur gagnera plus de vitesse en pratiquant les mouvements que nous indiquons qu'en dix reprises au plastron d'un professeur. Cet exercice, qui se commence debout, contre le mur, la main en l'air, et se termine fendu et la main abaissée à la hauteur de l'épaule, travaille exactement tous les muscles nécessaires à l'escrime et aussi au golf et au hockey. En outre, ce mouvement guérit radicalement de la constipation, alors que toutes les pilules et eaux salines du monde échouent.

Il existe aussi un exercice spécial pour le billard, le pistolet, et en général tous les sports qui demandent une tranquillité musculaire de l'avant-bras. Il se décompose ainsi.

Pour les escrimeurs.
Ce mouvement fera gagner aux escrimeurs un temps précieux en développant juste les muscles qui leur sont nécessaires.

Il part la main allongée le long du corps et se termine dans la position de la figure, c'est donc à peu près le mouvement de pousser la queue de billard. Les muscles qu'il développe sont aussi ceux qui soutiennent le pistolet pendant la mire; si ces muscles sont solides, ils n'auront pas besoin de se contracter et coup de queue et coup de pistolet seront infiniment précis.

Pour le tennis, la canne, le sabre, le cheval et l'automobile, pour tous les sports, d'ailleurs, mais surtout pour ceux-ci, une grande force de l'avant-bras est indispensable. Les débutants en ces divers sports gagneraient beaucoup de temps et éviteraient beaucoup de courbature en travaillant à part leurs avant-bras. C'est ainsi que le docteur Phelan, qui a posé ces photographies, a acquis personnellement cette colossale force d'avant-bras, cette poigne inouïe qui font de lui l'un des meilleurs déchireurs de cartes. Et tout le monde sait que ce sport exige une vigueur et une énergie telles que les amateurs de valeur sont rares.

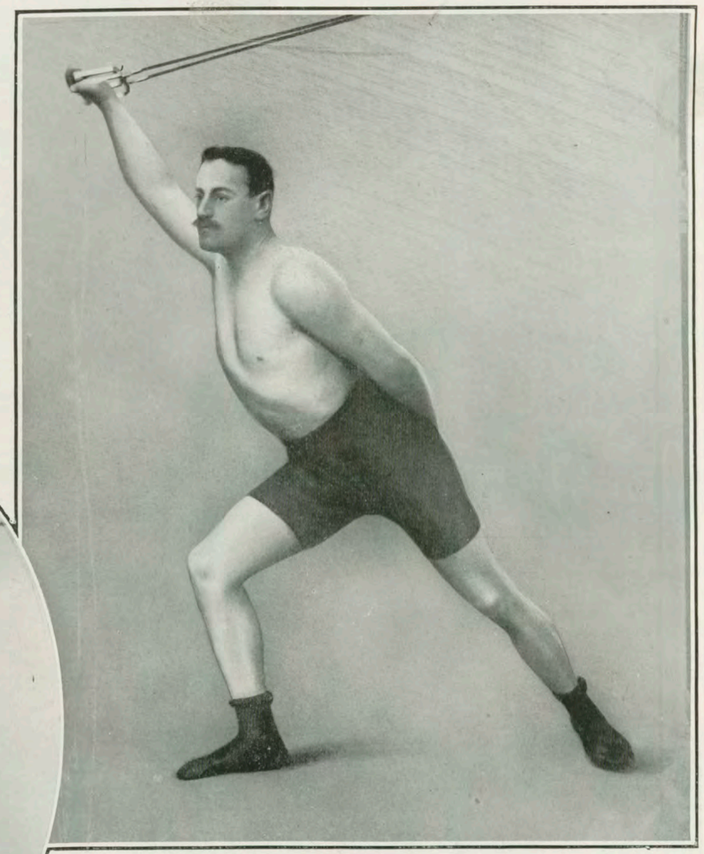
Il se sert d'haltères de son invention dont les boules forment un angle avec la poignée si l'on ne serre pas violemment celle-ci. Dans le premier mouvement, la main, les ongles en dessous, est placée au-dessus de la cuisse et ne serre pas l'haltère dont les boules retombent; puis l'avant-bras s'élève, sans que le coude bouge, à la hauteur de la poitrine, tandis que la main oblige par une contraction énergique les boules à remonter.

C'est très simple, c'est d'une pratique peut-être un peu monotone, mais de résultats extraordinairement prompts. On conçoit aisément combien de temps on gagne à développer ainsi son avant-bras si l'on veut, par exemple, faire du sabre ! En quinze jours de cet exercice on développe plus les muscles nécessaires qu'en six mois d'escrime ou d'équitation; nulle fatigue n'obligera ensuite à raccourcir les séances d'entrainement.

Ce n'est pas seulement l'extérieur du corps que la culture physique atteint, mais bien l'intérieur. Vous avez vu aux couvertures des revues, aux quatrièmes pages des journaux, des réclames nombreuses pour réduire l'obésité, aucune n'est médicale; les médecins n'ont trouvé encore qu'un remède : faire de l'exercice ! Mais quel exercice ?

Avec l'escrime, avec la bicyclette, il faudra aller, je le disais, jusqu'à l'épuisement, pour obtenir une légère diminution de poids; la boxe française offre des résultats excellents, mais elle a le défaut d'exiger un partenaire et de ne pouvoir être faite partout. Au contraire, les mouvements de culture physique peuvent s'exécuter n'importe où et offrent des résultats supérieurs; ils mettent en œuvre les parties mêmes qu'il est important de dégraisser et rien que celles-là. N'importe qui en les pratiquant régulièrement chez soi, seul, diminuera, avec une rapidité dont il sera le premier surpris, son tour de ceinture et augmentera sa force dans des proportions extraordinaires.

J.-JOSEPH-RENAUD.



Contre l'obésité.
Voici le remède certain de l'obésité. Les ventres les plus énormes ne tiennent pas devant la pratique exacte et régulière de ce mouvement.

WILLIE LEWIS CHEZ LUI

C'est ce soir que se rencontreront Willie Lewis et Walter Stanton. Quel est le meilleur ?

Walter Stanton
Willie

est le favori des Parisiens, Lewis celui des Américains

A saute-mouton.
Comme passe-temps, Willie Lewis saute par-dessus son manager W. Reese.

La bicyclette.
Excellente pour le souffle et les jambes, à condition de ne pas en abuser.

Depuis l'arrivée à Paris de Willie Lewis, deux camps, comptant d'acharnés partisans, se sont formés : les Stantonistes et les Lewistes. Evidemment, s'il fallait s'en rapporter aux seules performances accomplies par les deux pugilistes en France, un léger avantage pourrait être accordé à Walter Stanton. Il a, en effet, triomphé jusqu'ici de Dick Bailey, de Peter Brown, de Costello, de Tiger Smith par knock-out, ne les laissant jamais durer plus de dix reprises. Il est vrai que tous ces hommes étaient plus légers que lui. Willie Lewis, lui, a triomphé aux points de Jeffries Thorne, un rude combattant, qui pesait 7 kilos de plus que lui, de Curly Watson, qui s'est retiré, blessé, à la troisième reprise, et de Harry Collins, qu'il a mis knock-out au premier round. Par conséquent, pour

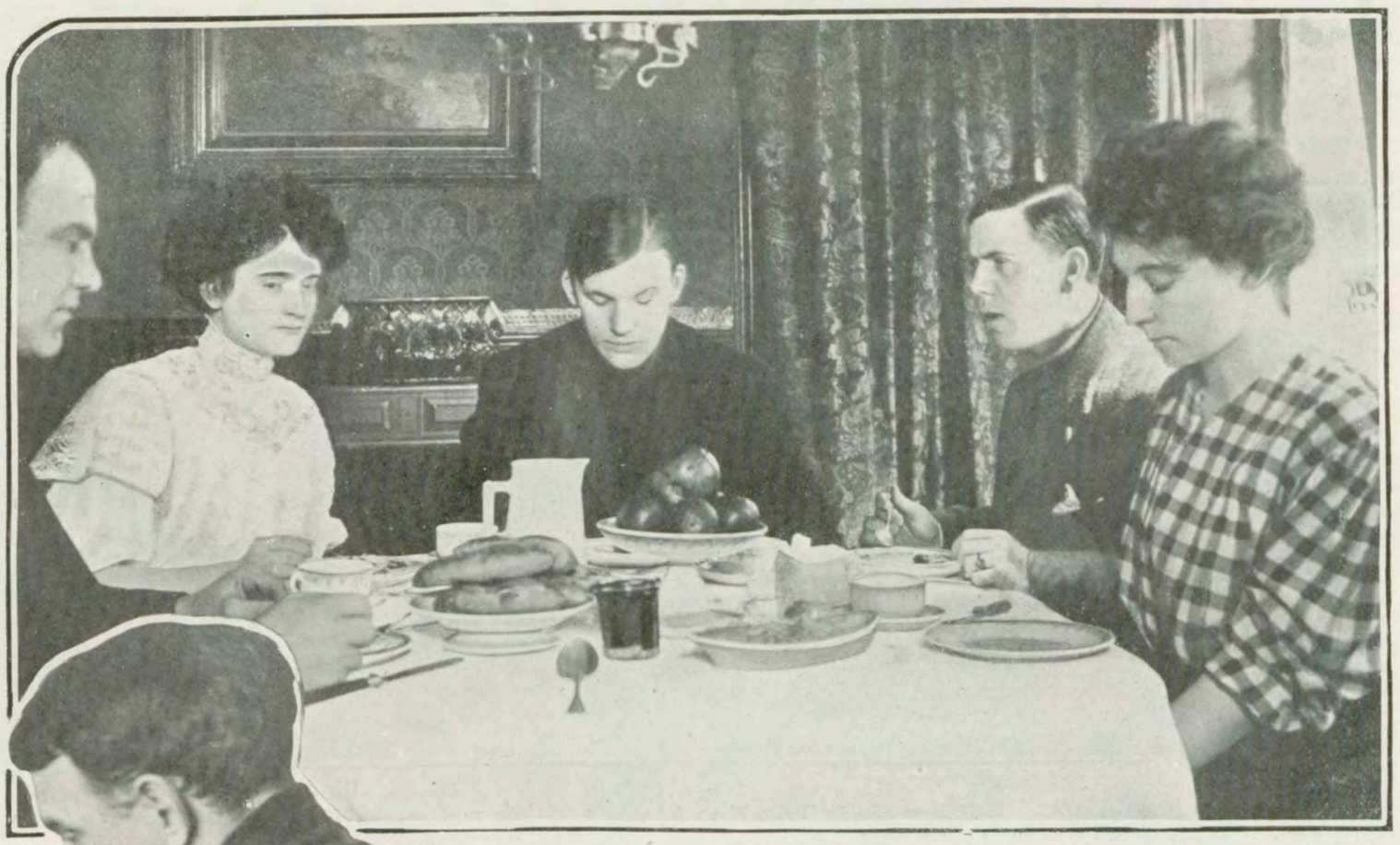
La villa de W. Lewis, à Paris.
De gauche à droite : Willie Lewis, Mme W. Lewis, Mme Dan Mac Ketrick, son mari et W. Reese, sur le seuil de la villa que W. Lewis a louée, avenue de Neuilly.

A l'arbre.
Pour se reposer, W. Lewis monte au haut des arbres.

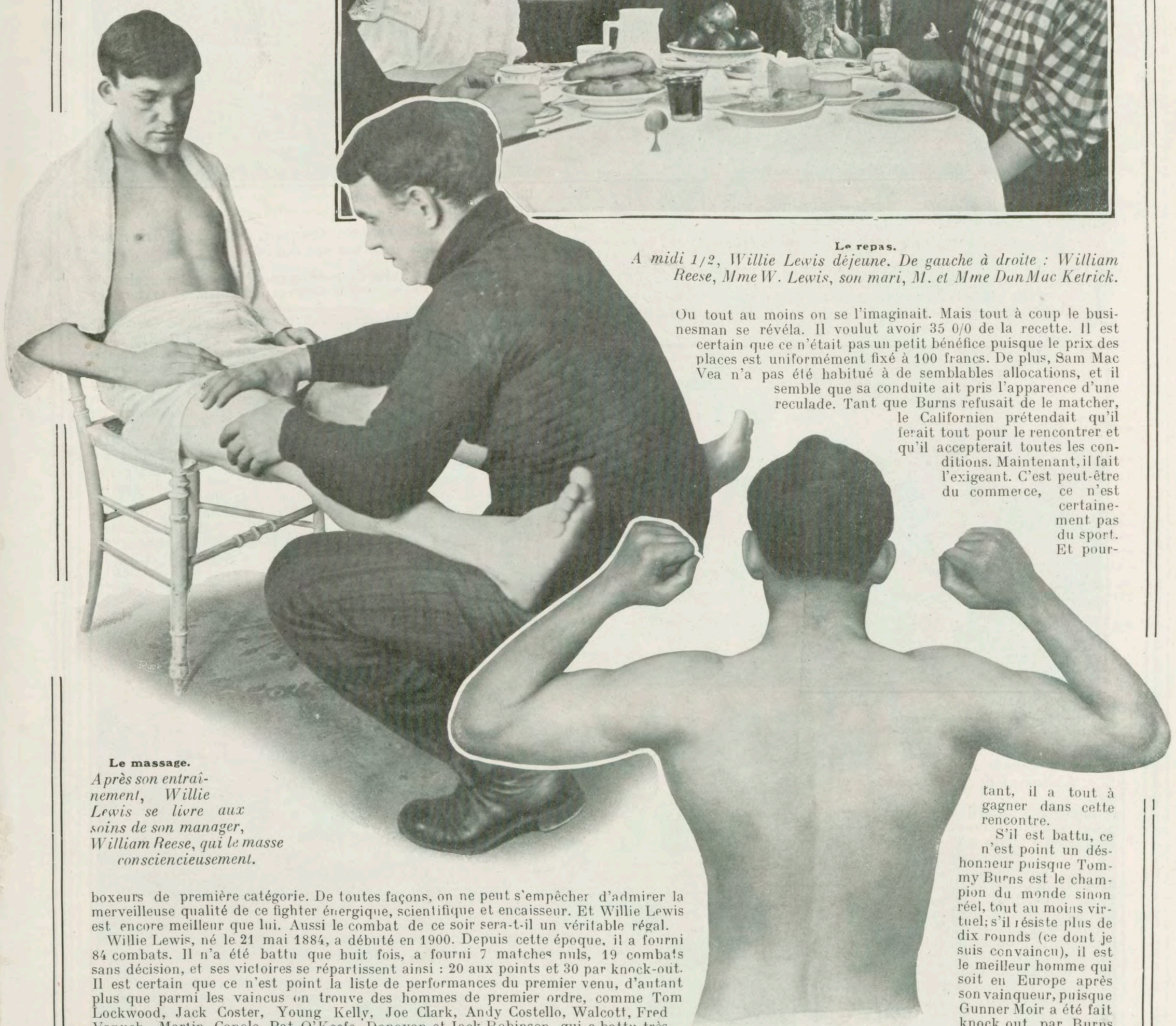
Le sprint.
Willie Lewis termine son entraînement au footing, par un sprint impressionnant, en suivant Dan Mac Ketrick, qui préfère la bicyclette.

avoir une opinion précise, mieux vaut s'en reporter aux combats livrés par les deux boxeurs en Amérique.

Pour Willie Lewis, la besogne nous sera facile, mais pour Walter Stanton, les renseignements sont peu nombreux. Je sais qu'il est professionnel depuis peu; il a surtout rencontré des amateurs, mais il est un peu considéré comme un homme de second ordre, outre-Atlantique. Cette affirmation de bien des Yankees montre ce que doivent être les



Le repas.
A midi 1/2, Willie Lewis déjeune. De gauche à droite : William Reese, Mme W. Lewis, son mari, M. et Mme Dan Mac Ketrick.



Le massage.
Après son entraînement, Willie Lewis se livre aux soins de son manager, William Reese, qui le masse consciencieusement.

boxeurs de première catégorie. De toutes façons, on ne peut s'empêcher d'admirer la merveilleuse qualité de ce fighter énergique, scientifique et encaisseur. Et Willie Lewis est encore meilleur que lui. Aussi le combat de ce soir sera-t-il un véritable régal.

Willie Lewis, né le 21 mai 1884, a débuté en 1900. Depuis cette époque, il a fourni 84 combats. Il n'a été battu que huit fois, a fourni 7 matches nuls, 19 combats sans décision, et ses victoires se répartissent ainsi : 20 aux points et 30 par knock-out. Il est certain que ce n'est point la liste de performances du premier venu, d'autant plus que parmi les vaincus on trouve des hommes de premier ordre, comme Tom Lockwood, Jack Coster, Young Kelly, Joe Clark, Andy Costello, Walcott, Fred Vanuch, Martin Canole, Pat O'Keefe, Donovan et Jack Robinson, qui a battu très facilement Walter Stanton et que Willie Lewis a fait knock-out en 2 rounds. C'est là l'une des seules lignes qui puissent permettre de discuter d'une façon précise la valeur des deux hommes. Le match de ce soir nous renseignera et nous dira quel est le meilleur. Espérons que nous assisterons à un beau combat, et je crois bien que je pourrai applaudir la victoire de Willie Lewis.

Tommy Burns et Sam Mac Vea Dans un mois, le 13 juin, doit se donner la rencontre tant attendue entre Tommy Burns et Sam Mac Vea. C'était une affaire décidée, Sam Mac Vea, qui avait inondé Tommy Burns de défis, devait être un homme heureux. Ou tout au moins on se l'imaginait. Mais tout à coup le businesman se révéla. Il voulut avoir 35 0/0 de la recette. Il est certain que ce n'était pas un petit bénéfice puisque le prix des places est uniformément fixé à 100 francs. De plus, Sam Mac Vea n'a pas été habitué à de semblables allocations, et il semble que sa conduite ait pris l'apparence d'une reculade. Tant que Burns refusait de le matcher, le Californien prétendait qu'il ferait tout pour le rencontrer et qu'il accepterait toutes les conditions. Maintenant, il fait l'exigeant. C'est peut-être du commerce, ce n'est certainement pas du sport. Et pourtant, il a tout à gagner dans cette rencontre.

S'il est battu, ce n'est point un déshonneur puisque Tommy Burns est le champion du monde sinon réel, tout au moins virtuel; s'il résiste plus de dix rounds (ce dont je suis convaincu), il est le meilleur homme qui soit en Europe après son vainqueur, puisque Gunner Moir a été fait knock out par Burns à la dixième reprise; enfin s'il est vainqueur, il est le véritable champion, par un grand C, l'homme vers qui convergeront tous les engagements.

JACQUES MORTANE.

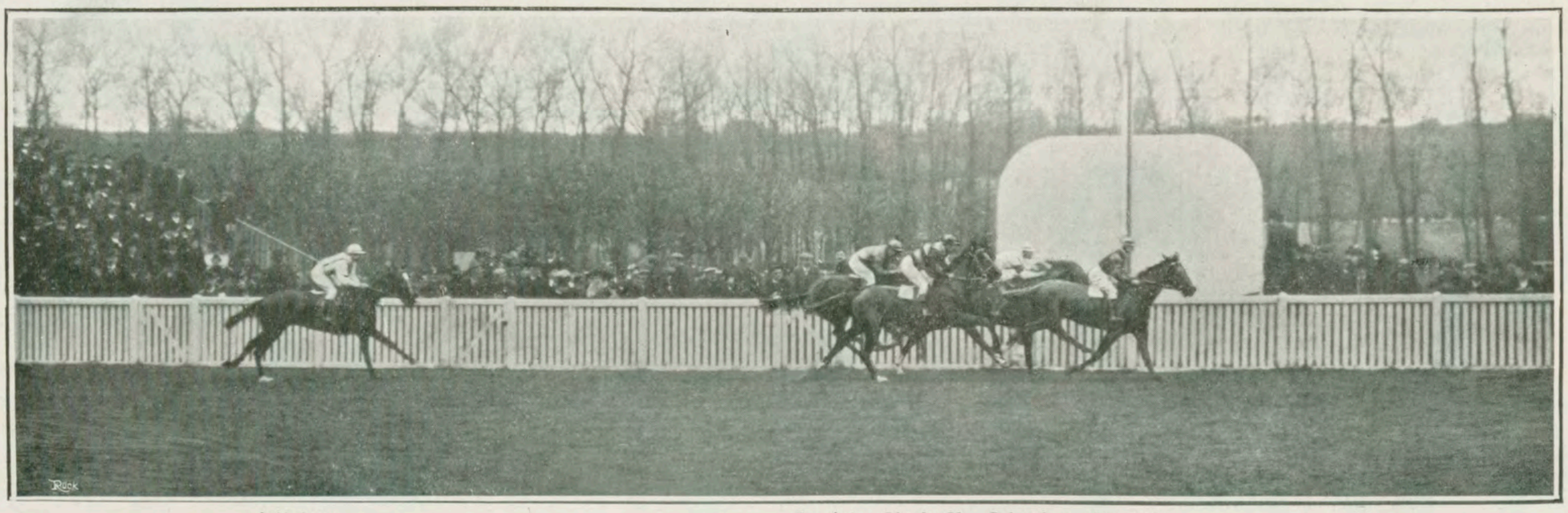
Le dos de Lewis.
La musculature de Lewis est splendide. C'est un véritable athlète, et on ne peut qu'admirer ses deltoïdes puissants.

Dans notre prochain numéro, nous publierons en hors-texte le portrait de Tommy Burns.

Le Prix du Cadran et le Prix Noailles

Par RENÉ RIONDET

Les avatars d'un jockey : la mobilisation des Commissaires de trois Sociétés pour procéder à diverses constatations ✓ Victoire de Quintette ✓ Le Cadran et le Prix Noailles ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓



Jettatura Scarlet Gigolo II Schuyler Quintette

L'arrivée du Prix Miss Gladiator (2.200 mètres, 20.000 francs, Maisons-Laffitte).

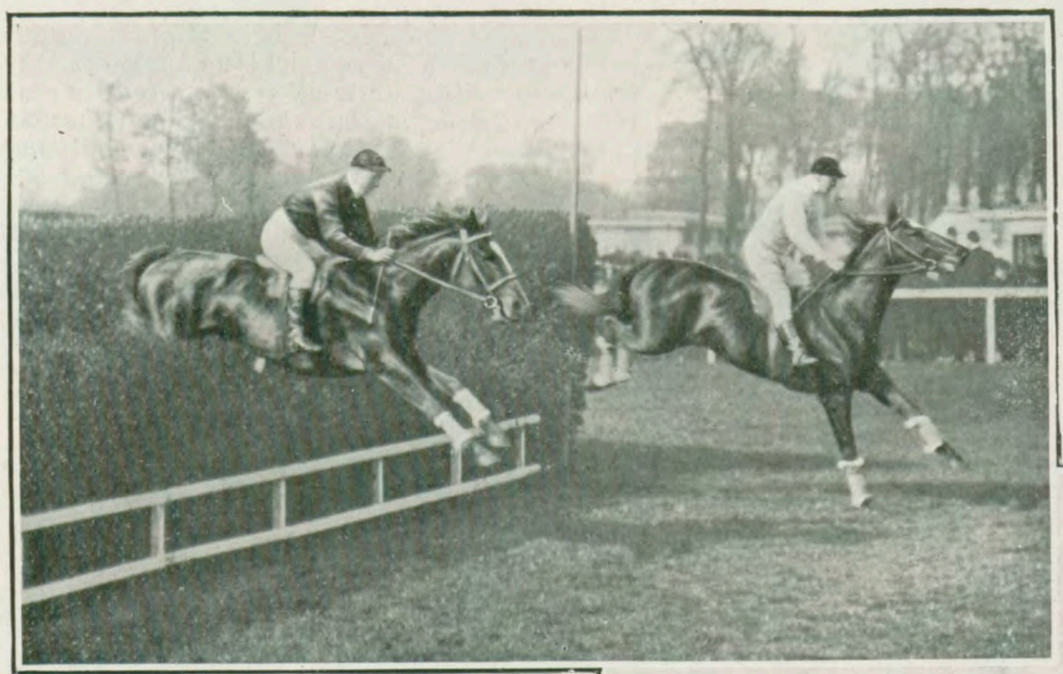
Quintette a mené devant Gigolo II, Schuyler, Jettatura et Scarlet. Celle-ci se plaçait troisième en face. Quintette, à M. E. Deschamps (G. Stern), conservait facilement trois quarts de longueur sur Schuyler. Gigolo II, troisième, à une demi-longueur.

Je ne puis avoir la prétention d'apporter ici un compte rendu exact des courses de la semaine. Je dois me contenter de donner la physionomie générale du turf pendant les quelques jours écoulés. La tâche sera simple, cette semaine, car les événements gravitent, pour la plupart, autour de deux personnages principaux : le temps et le jockey G. Parfrement. Le temps a d'abord été l'objet de bien des conversations et a soulevé bien des protestations : neige, bise glacée, averses, giboulées se sont succédé sans interruption. Il est devenu bien banal de s'en plaindre; ne tombons pas dans ce travers. G. Parfrement, de son côté, a été le héros de plusieurs histoires, dont certaines promettent de passer à la postérité. Ce fut d'abord, l'autre dimanche, la course qu'il fournit dans la Coupe, en selle sur Moulins la Marche : j'en ai déjà parlé dans le dernier numéro; ce que je n'ai pas pu dire, parce que la décision n'était pas encore intervenue, c'est que les Commissaires de la Société d'Encouragement lui ont, à cette occasion, donné un avertissement. Pour continuer le récit des prouesses de ce jockey, le jeudi suivant, à Auteuil, le cheval qu'il montait dans la première course, Vauplassans, claque après la dernière haie; il l'arrête et rentre au pesage, poursuivi par les huées du public; enquête des commissaires de la Société des Steeple Chases qui constatent officiellement le claquage de Vauplassans.

Le lendemain, vendredi, à St-Ouen, Parfrement devait piloter Khasnadar dans la première course; en se rendant au départ, il croit s'apercevoir que son cheval est tombé boiteux; il l'arrête et ne va pas se ranger sous les ordres du starter. Cette fois, le public ne dit rien, mais le propriétaire de Khasnadar, M. Thiébaux, dépose une demande d'enquête entre les mains des commissaires de la Société Sportive, qui, eux aussi, constatèrent la boiterie de Khasnadar.

Enfin, samedi, à Vincennes, dans le réclamer, Etendard III, monté par Parfrement, se dérobe à la première haie, tandis que ladite course est gagnée par Souveraine III, jument entraînée par Parfrement père. Cette malheureuse coïncidence a frappé les spectateurs, toujours prompts à voir le mal un peu partout.

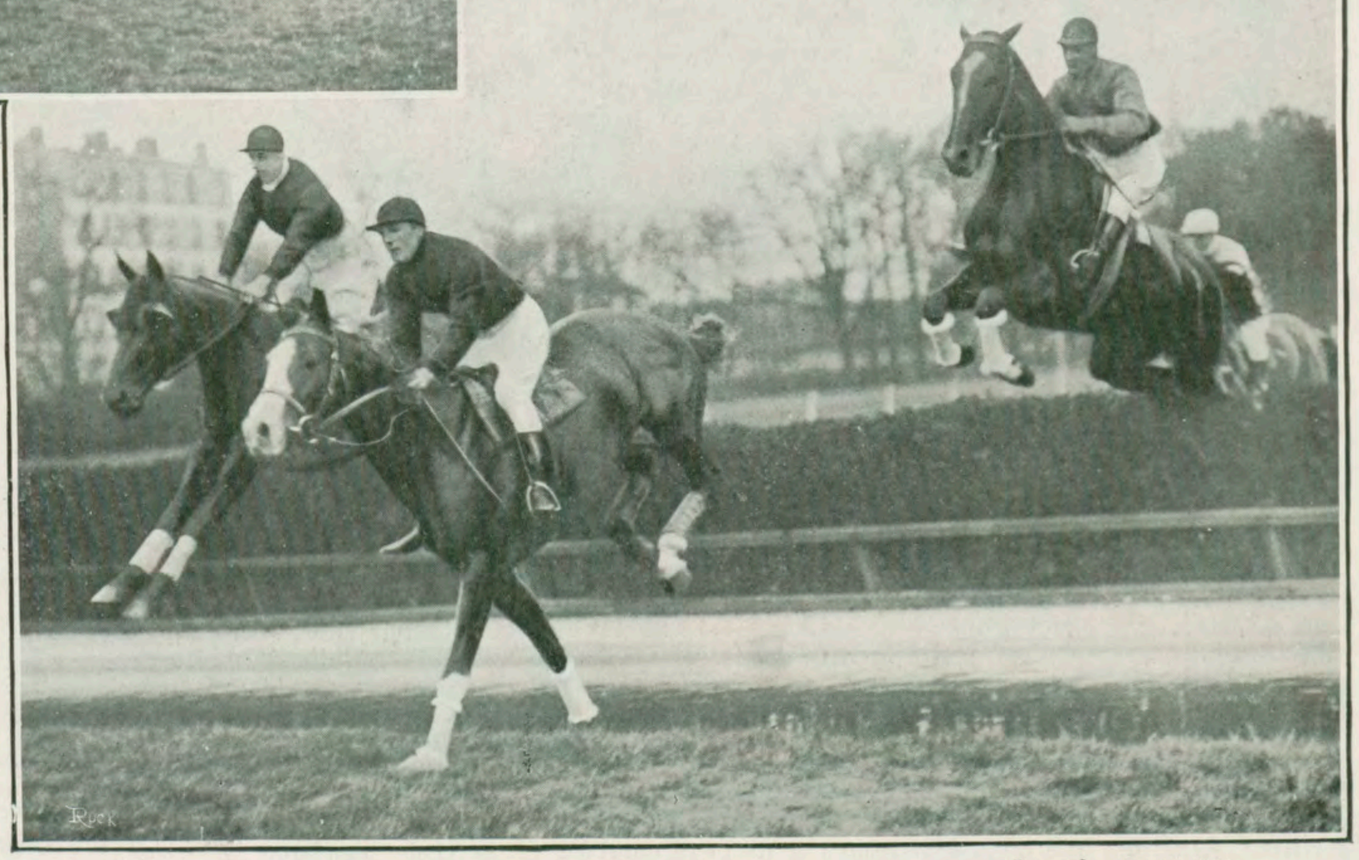
Cette série d'événements est probablement le résultat d'une simple fatalité. Parfrement est un excellent jockey d'obstacles, qui a eu son heure de grande popularité. Mais, la Roche Tarpéienne est près du Capitole : il semble, depuis quelque temps.



Quille Calomel

Le Prix de Marchenoir (steeple, 3 800 mètres, Saint-Ouen).

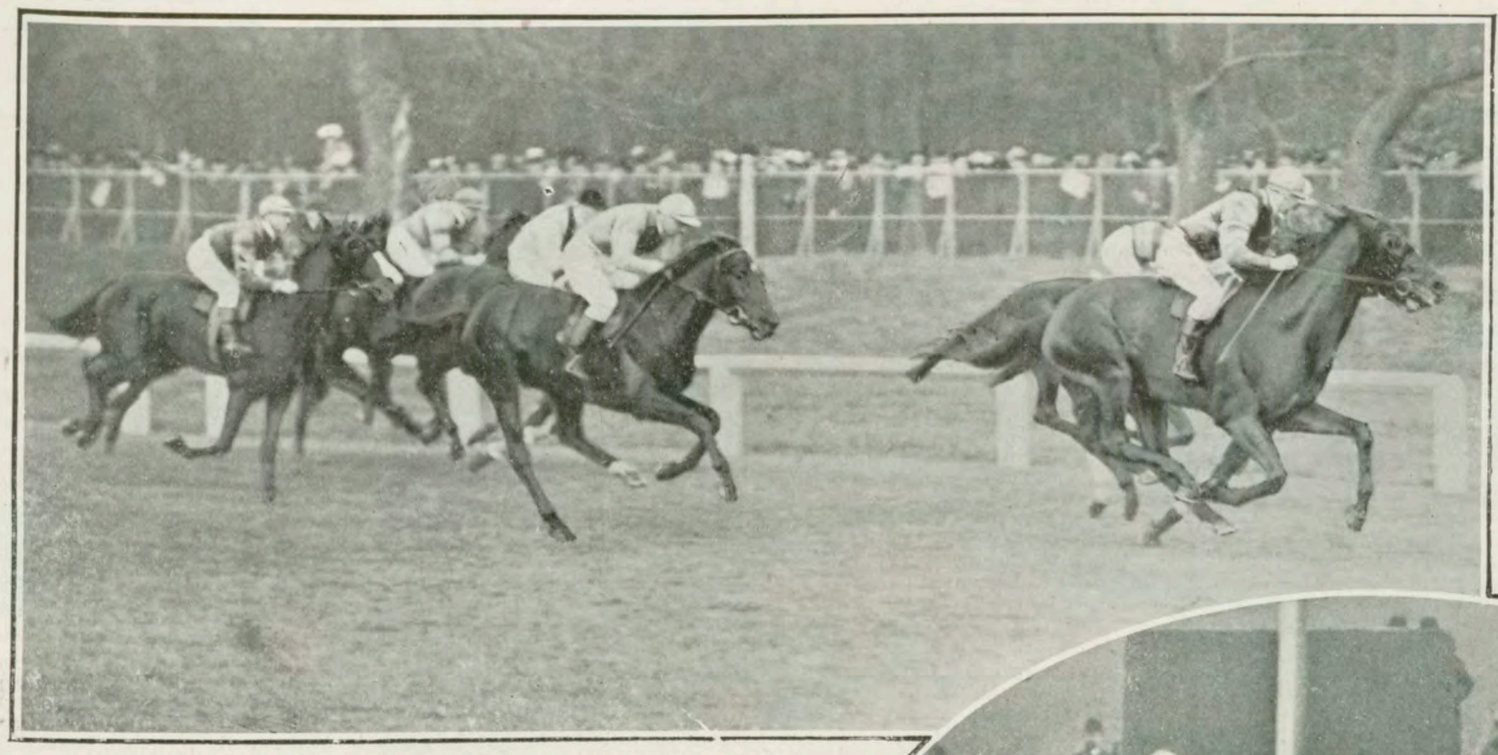
Calomel, à M. Aumont (H. Holt), a montré le chemin à Quille et l'a battue facilement de trois longueurs.



Benjamin Pomerol Roncal Cocktail II

Le saut de la rivière dans le Prix de la Beauce (steeple, 3.500 mètres, Saint-Ouen).

Dans les tournants, Bigourdane se rapprochait, mais ne pouvait empêcher Pomerol de gagner par une longueur et demie.



Olive Eastman Montménale Kalisz Flosshilde Merci

Un passage du Prix du Cadran (4.200 mètres, 30.000 francs, Longchamp).

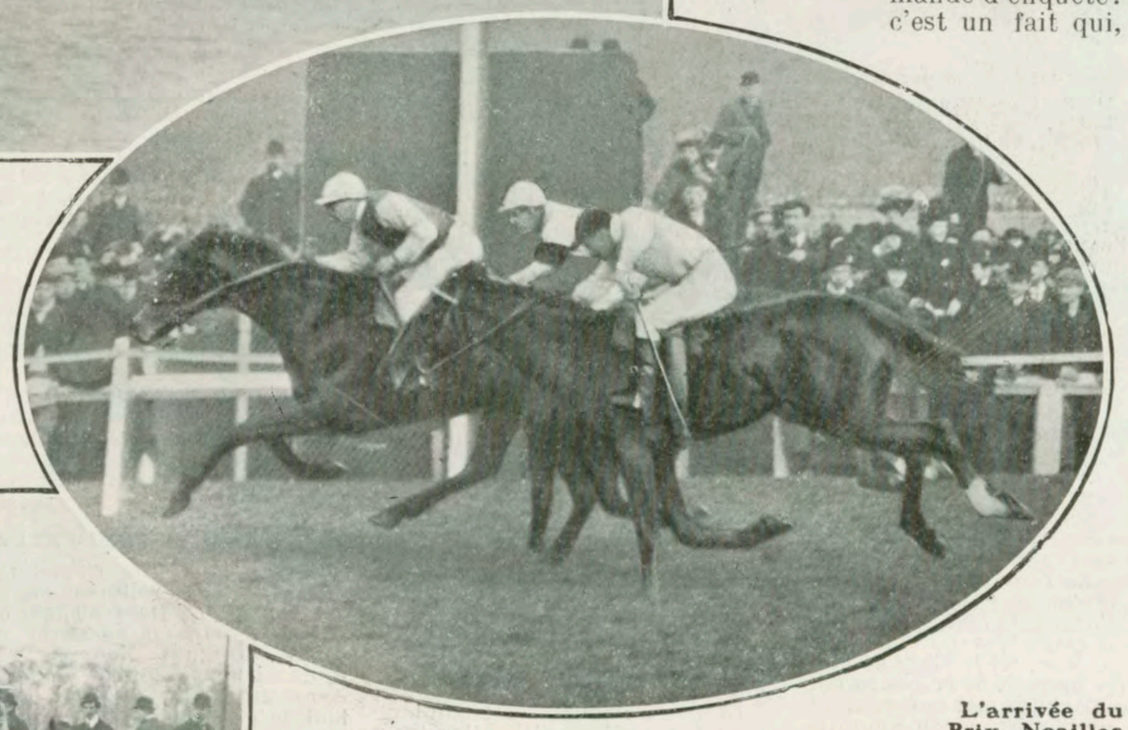
Kalisz, à M. Caillault (B. Lynham) se détachait après le tournant, l'emportant très facilement. Eastman, deuxième.

être devenu la bête noire du public. Cela n'aurait pas grande importance; chacun connaît les caprices de la foule. Un indice, malheureusement plus grave, est fourni par cette demande d'enquête formulée à Saint-Ouen par M. Thiébaux.

Frigorific Sirius II Eddie Feuilleton II

Le Prix Gascon II (haies, 2.800 mètres, 10.000 francs, Saint-Ouen).

Aramon, au comte de Cherizey (R. Sauval), passait avant les tournants, pour l'emporter d'une longueur sur Marc. III.



Souvigny Montavalle Faunillane

L'arrivée du Prix Noailles (Longchamp).

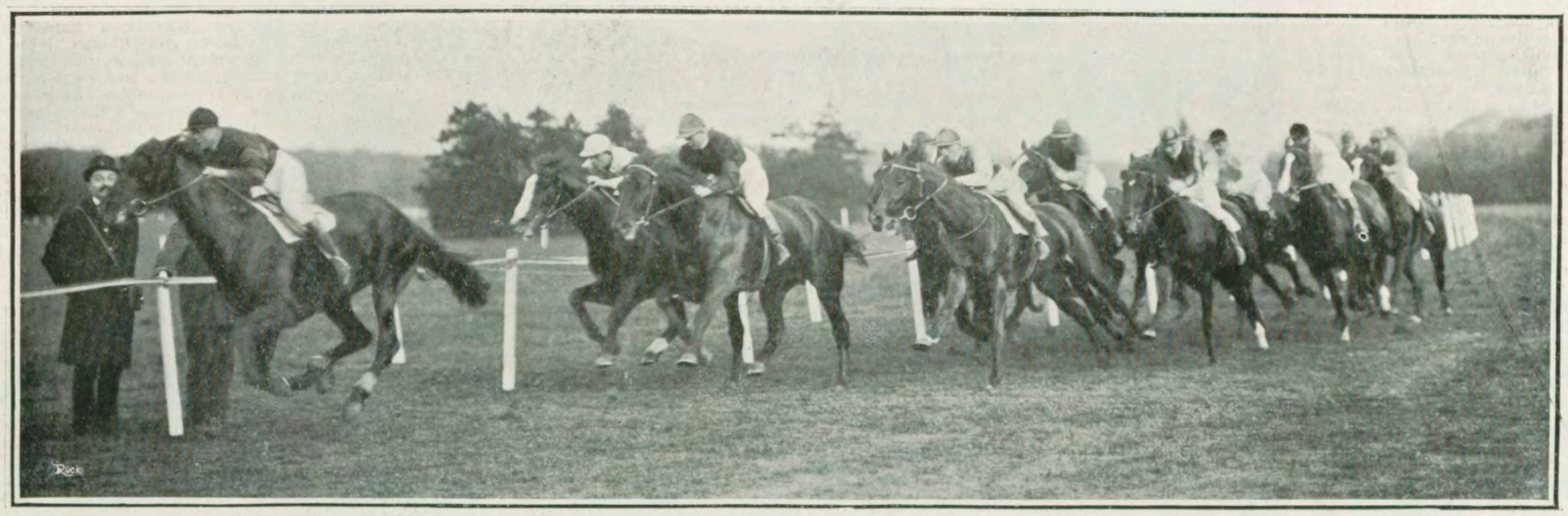
A la distance, Souvigny, Montavalle et Faunillane se détachaient franchement. Souvigny, à M. G. Dreyfus (M. Barat), l'emportait d'une encolure.

Ce propriétaire, dont les couleurs sont mi-populaires (mi-rose) et mi-impopulaires (mi-noire) joint à la parfaite appréciation du mérite des chevaux, une connaissance approfondie du maniement des affaires du turf; il est, d'ailleurs, admirablement secondé par son entraîneur Davis, dont on se rappelle les récents succès remportés avec l'Inconnu. Jusqu'ici, tous deux avaient trouvé en Parfrement un précieux collaborateur, dont ils utilisaient les services depuis longtemps. Ce n'est donc probablement pas à la légère que M. Thiébaux a déposé sa demande d'enquête: c'est un fait qui, certainement, attirera l'attention des Commissaires des différentes sociétés. Quoi qu'il en soit, le public doit se tranquilliser et s'abstenir de toute nervosité; ses intérêts sont en bonnes mains, puisque les propriétaires s'efforcent de seconder l'action efficace des autorités officielles. Quant à Parfrement, il s'en tire avec un avertissement; or, un homme averti en vaut deux.

A Longchamp, le Prix Noailles a réuni un lot des plus médiocres, la seule réserve à faire portant sur Faunillane, qui mal montée, a très bien couru.

Le Prix du Cadran a donné lieu à une course intéressante : Kalisz, le vainqueur du Prix Greffulhe de 1907, a remporté un succès facile, prouvant ainsi son aptitude sur la distance.

René Riondet.



Val Suzon Montavalle Gourbi Sebenico Sedge Moor Massa Kenilworth Souvigny

Un passage du Prix de Noailles (2,400 mètres, 30.000 francs).

Après le petit bois, Val Suzon avait quelques longueurs devant Montavalle, Gourbi, Sebenico, Massa et Sedge Moor. Dans la descente, Amande, Kinkajou, Kenilworth et Souvigny se rapprochaient. Dans la ligne droite, Kenilworth, Montavalle, Val Suzon, Souvigny et Faunillane se groupaient devant les autres.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

F Scintlebury remportant une victoire sur l'autodrome de Brooklands, malgré son carter, qui s'est détaché et traîne sur la piste.

L'ALCOOL SAUVEUR

M. Francis Marre vient de publier dans le *Correspondant* une très intéressante étude sur ce qui se passerait « si la guerre éclatait demain ». Il constate que nous ne serions guère plus prêts qu'en 1870. Dans le travail très documenté auquel s'est livré notre confrère, un point nous intéresse tout particulièrement.

Alors que l'armée allemande compte dans ses hangars un grand nombre de véhicules automobiles, l'armée française n'en possède en propre que 20 : 11 camions et 9 voitures, y compris la mitrailleuse de La Touloubre. La réquisition fournirait facilement les 5,000 véhicules de toutes sortes qui seraient exigés par les différents services. Mais, tel le singe de Florian, les bureaux de la guerre ont oublié d'éclairer leur lanterne. Ils n'ont nulle part aucun approvisionnement d'essence et ils n'ont pas prévu comment on pourrait se procurer l'énorme quantité de carburant dont on aurait besoin.

Si l'on suppose que chacune des 5 000 voitures dépense 25 litres par jour — ce qui est peu, — il faudra 1.250 hectolitres, 37.500 hectolitres par mois, 225.000 si la campagne, dure six mois. Si l'on ajoute à cela les moteurs fixes de l'artillerie, ceux du service des places employés pour les groupes électrogènes et les projecteurs, ceux qui actionnent les dynamos de la télégraphie sans fils, on arrivera facilement à 300.000 hectolitres. Mettez encore les moteurs des torpilleurs et des vedettes, ceux des sous-marins et des dirigeables, et vous constaterez qu'il faut compter sur une dépense de plus de 350.000 hectolitres pour une campagne de six mois. Où trouver une telle réserve, alors que les communications avec les pays producteurs seront coupées, et l'essence considérée comme contrebande de guerre?

Un seul produit peut nous sauver dans la circonstance, c'est l'alcool, dont la production en France est illimitée. Malheureusement, rien n'a été fait par l'autorité militaire pour diriger dans cette voie les constructeurs. Et pendant ce temps, l'Allemagne accorde une prime à l'alcool dénaturé, et toutes les voitures du corps des automobilistes allemands doivent pouvoir fonctionner à l'alcool!

Marcel Viollette.

Le progrès : à la foire aux jambons, on trouve des marchands qui vous vendent des moteurs et des pièces détachées

CYCLISME

Notre excellent confrère Victor Breyer, qui veut cumuler le sport et la politique, se présente aux élections municipales à Paris.

DEUX POIDS ET DEUX MESURES

J'étais, l'autre jour, au Vélodrome d'Hiver, pour assister à la réunion du Parc des Princes. Quoique semblant tout à fait illogique, cette phrase est pourtant parfaitement exacte. Or, je regardais courir les diverses épreuves. L'une d'entre elles attira mon attention: Delage, ayant bousculé légèrement un de ses adversaires, fut distancé. « Parfaitement, me dis-je, comme c'est bien jugé. Ça lui apprendra! » Quelques instants se passent. Arrive la demi finale, qui réunissait Dupré, Schilling et Poulain. Au dernier tour, fournissant un bel effort, Dupré démarre de la troisième position et cherche à passer. Poulain, le voyant venir, juge qu'il est battu s'il le laisse prendre la tête. Que faire? Oh! une chose bien simple, il suffisait d'y penser : Il se contenta de tasser Dupré.

« Ah! pensais-je, on a déclassé tout à l'heure Delage, qu'est-ce que va prendre Poulain! »

Et je commençais à trembler pour l'ex-crack de Saint-Nazaire. En somme, il était peut-être excusable, au fond. Evidemment, il l'avait fait exprès ; ce n'était pas très chevaleresque, de sa part. Mais le disqualifier à vie pour cette faute était exagéré, car j'avais la conviction qu'il allait lui arriver les pires ennuis, en comparant son acte avec celui de Delage. Ainsi plongé dans mes réflexions, je ne m'étais pas aperçu de ce qui se passait à mes côtés. Je m'informai : on m'apprit que la réclamation de Dupré n'avait pas été admise, mais qu'on avait donné une légère amende à Poulain. Je ne m'étais pas trompé : la peine n'était pas la même que celle de Delage.

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 19 au 25 avril 1908.

CYCLISME

Dimanche 19 avril.

Paris-Roubaix, 270 kilomètres : 1. Vanhouvaert, en 10 h. 32 m. 25 s.

Grand Prix de Pâques : 1. Poulain ; 2. Ellegaard (tombé) ; 3. Van den Born (tombé).

HIPPISME

Dimanche 14 avril.

Auteuil. — *Prix Le Gourzy* (20 000 francs, 4.000 mètres) : 1. Ingénu, à M. Coblentz (Bartholomew) ; 1. Sosthène, à M. Jean Stern (Woodland) ; 3. Agrippa II. (12 partants.)

Prix du Président de la République (50.000 francs, 4.200 mètres): 1. Dandolo, à M. E. Fischhof (Davis) ; 2. En Avant Marche ; 3. Adonis II. (16 partants.)

Lundi 20 avril.

Longchamp. — *51e Prix Biennal* (25 000 francs, 2.000 mètres) : 1. Sea Sick, à M. W.-K. Vanderbilt (Bellhouse) ; 2. Schuyler ; 3. Litoun. (3 partants.)

La Coupe (20.000 francs, 3.000 mètres) : 1. L'Inconnu, à M. L. Mérino (N. Turner) ; 2. Jacinthe ; 3. Olive. (11 partants.)

Mercredi 22 avril.

Maisons. — *Prix Miss Gladiator* (20.000 francs, 2.200 mètres) : 1. Quintette, à M. E. Deschamps (G. Stern) ; 2. Schuyler ; 3. Gigolo. (5 partants.)

Jeudi 23 avril.

Auteuil. — *Prix du Point du Jour* (15.000 francs, 5.000 mètres) : 1. Rosita III, à M. James Hennessy (Mac Gouch) ; 2. Margaux ; 3. Fer. (7 partants.)

NOTRE COUVERTURE

La couverture de ce numéro représente les voitures munies d'automatiques Ducasble, qui ont triomphé dans le concours des roues élastiques. Nous ne saurions mieux insister sur la qualité de ces automatiques qu'en rappelant le classement des automobiles qui en étaient munies : 1re catégorie (classe A) : 1. Pellegrin ; 3e catégorie (classe A) : 1. Simon ; 4e catégorie (classe A) : 1. Porcherot.

BIBLIOGRAPHIE

L'*Atlas Routier*. — Pour compléter l'œuvre déjà si intéressante de son Guide Routier, Continental prépare en ce moment un Atlas dont l'apparition est prochaine.

Composé de 31 cartes précises et claires à l'échelle d'un millionnième, l'Atlas Continental, sous une forme élégante, comprend non seulement la France et l'Algérie, mais encore une partie de l'Espagne, de l'Italie, de la Suisse, de l'Allemagne, de la Belgique, de la Hollande et de l'Angleterre.

ATHLÉTISME

Le maître Van Humbeck, professeur des officiers de la marine royale néerlandaise, l'une des meilleures lames de Hollande.

UN CHAMPIONNAT DÉLAISSÉ

Quoi de plus triste que le spectacle réservé aux sportsmen, l'autre dimanche, à Gentilly? Le Championnat de France des 10 kilomètres s'y courait. Un championnat de France est généralement suivi attentivement, on s'y intéresse beaucoup, on en parle longuement, un peu trop, même, parfois. Hélas! il n'en fut pas ainsi pour celui des 10 kilomètres sur piste. Savez-vous, d'abord, quelle fut la recette? Je vous le donne en mille... Elle s'éleva à 12 francs (!) Heureusement que c'étaient des amateurs qui couraient ; s'ils avaient demandé à être payés comme Tommy Burns, j'aurais plaint les organisateurs. Aussi bien, si, du côté des spectateurs, il n'y avait pas foule, le même fait se produisit du côté des coureurs. Et le brave de Fleurac n'eut pas grand' peine à triompher. Ni Ragueneau, ni Keyser, ni Versel ne lui disputèrent le titre de champion, qui semble être pour lui une rente, comme les lauriers du Roosevelt.

Il est d'autant plus extraordinaire que les coureurs aient semblé dédaigner cette épreuve que non seulement ils pouvaient y gagner le titre de champion de France, mais qu'en plus cette première place leur valait d'aller en Angleterre, prendre part aux Jeux Olympiques. Nous espérons que de Fleurac saura nous y représenter vaillamment, et qu'il prouvera qu'il n'y a encore rien de tel que les coureurs de vieille race, pour disputer la victoire à l'élite des coureurs du monde entier.

Mais enfin, les compétences pourraient s'arranger de façon à éviter que le Championnat des 10 kilomètres soit aussi délaissé.

J. M.

HIPPISME

Machine qui, par son mouvement automatique de bascule, permet de dresser les chevaux aux sauts d'obstacles sans les blesser.

LE PESAGE DE LA BRIDE

L'émotion soulevée, l'autre jour, par l'incident de Séjan, est maintenant complètement calmée; car, désormais, le retour de semblables irrégularités est devenu impossible. La réglementation nouvelle en est une garantie pour l'avenir.

Pour bien faire comprendre l'économie de cette modification, il est nécessaire de rappeler les prescriptions de l'ancienne règle, qui est allée maintenant rejoindre les vieilles lunes. D'après ces prescriptions, lorsque le jockey passait aux balances avant la course afin de se faire peser, il se présentait sans la bride: mais, comme celle-ci devait être comprise dans le poids total porté par le cheval, le jockey ou l'entraîneur déclarait, afin que l'on en tînt compte, quelle était la fraction de poids représentée par cette partie du harnachement. L'absence de la bride, à ce moment du pesage, s'expliquait par le fait que le cheval, déjà bridé, était alors promené en main, au milieu du public; or, un changement de bride, effectué parmi la foule souvent nombreuse, aurait pu permettre à un animal quelque peu rétif de s'échapper et de causer des accidents. Après la course, lorsque le jockey passait à nouveau aux balances, il portait avec lui tout le harnachement complet, et devait faire ainsi le poids exact, c'est-à-dire celui constaté avant la course, plus celui déclaré pour la bride.

On comprend que cette manière d'opérer pouvait entraîner des erreurs : une fausse appréciation, une substitution suffisaient pour aboutir à une différence. C'est ce qui s'est passé, l'autre jour, dans le cas de Séjan : le jockey a pris un kilo pour la bride: l'entraîneur, de son côté, a cru qu'il n'avait pris qu'une livre et a harnaché le cheval en conséquence. D'où, distancement obligatoire à la rentrée aux balances. Désormais, la nouvelle règle adoptée par le Comité de la Société d'Encouragement supprime toute difficulté : la bride est rangée parmi les objets qui ne peuvent être utilisés pour compléter le poids porté par le cheval. Donc, le cheval n'aura pas à être débridé ; toute cause d'erreur sera supprimée. Et tout le monde sera content.

Boïard.

MATCH DE CERF-VOLO

Le nouveau jeu à la mode, le cerf-volo est en passe de devenir aussi célèbre que le diabolo. Il rappelle un peu le jeu de grâces. Il demande beaucoup d'adresse. Notre cliché représente un match entre Boslan I et Legrand, champions de cerf-volo.

Le baron de Rothschild, qui a gagné, avec Eastman, le Grand Prix de Nice, donne les ordres à M. Henry, avant une course

A PROPOS DU CHEVAL D'ARMES

L'article que nous avons publié sur le Championnat du Cheval d'armes nous a valu cette très intéressante étude qui, écrite par un officier d'une compétence spéciale en la matière, montrera l'importance qu'on doit attacher aux diverses épreuves de ce concours

J'ai lu le très intéressant article paru dans un des derniers numéros de la *Vie au Grand Air*, sur le Championnat du Cheval d'armes. Voulez-vous me permettre, à ce propos, quelques remarques propres à éclairer le rôle très fertile ou à peu près nul que peut jouer cette épreuve, suivant la manière dont elle est organisée ?

Depuis que le Championnat du Cheval d'armes existe, tous les ans, chaque reporter appelé à rendre compte de la manière dont il s'est effectué s'ingénie à donner aux organisateurs les meilleurs conseils et à leur indiquer les meilleures méthodes pour relever la qualité des chevaux d'armes et pour que le cheval vainqueur du Championnat soit bien réellement le meilleur cheval présenté.

Or, telle n'a pas été l'idée du promoteur du Championnat du Cheval d'armes, et j'en parle en parfaite connaissance de cause. Cette idée était bien autrement digne de celui qui l'a conçue et bien autrement féconde : elle était d'établir un concours, non entre les qualités des chevaux d'armes, mais entre les qualités des cavaliers, en sorte que le vainqueur ne fût pas forcément le cavalier le mieux remonté, mais qu'il fût à coup sûr le cavalier et le dresseur le plus habile.

Ç'eût été, en effet, une superfluité que d'apporter un encouragement nouveau aux officiers pour leur faire bien choisir leurs chevaux d'armes. Trop de raisons, et d'une bien autre importance, les obligent à se remonter le mieux possible, pour qu'il soit utile de les encourager encore à le faire. Donc, le besoin d'un concours entre les qualités des chevaux d'armes ne se fait nullement sentir.

Il en est tout autrement des qualités des officiers, en tant que cavaliers; ces qualités, on ne saurait trop en favoriser l'éclosion et le développement. Nos officiers, certes, aiment l'équitation d'extérieur : suivre les chasses à courre, galoper à travers les pays, monter en steeple ou à l'hippique sont pour eux des jeux dont ils s'acquittent fort à leur honneur, et plus on facilitera la satisfaction de ce goût, mieux on fera. Mais il n'y a pas lieu de donner d'encouragement à cette équitation d'extérieur, parce que les courses et les concours en reçoivent déjà d'importants par les prix distribués, et parce que le plaisir de la chasse est la meilleure raison d'y aller. Aussi pratique-t-on, et beaucoup, ces diverses applications de l'équitation, « les qualités d'écuyer, comme le dit très bien votre excellent collaborateur, étant beaucoup plus rares ou moins cultivées que celles de cavalier d'extérieur ».

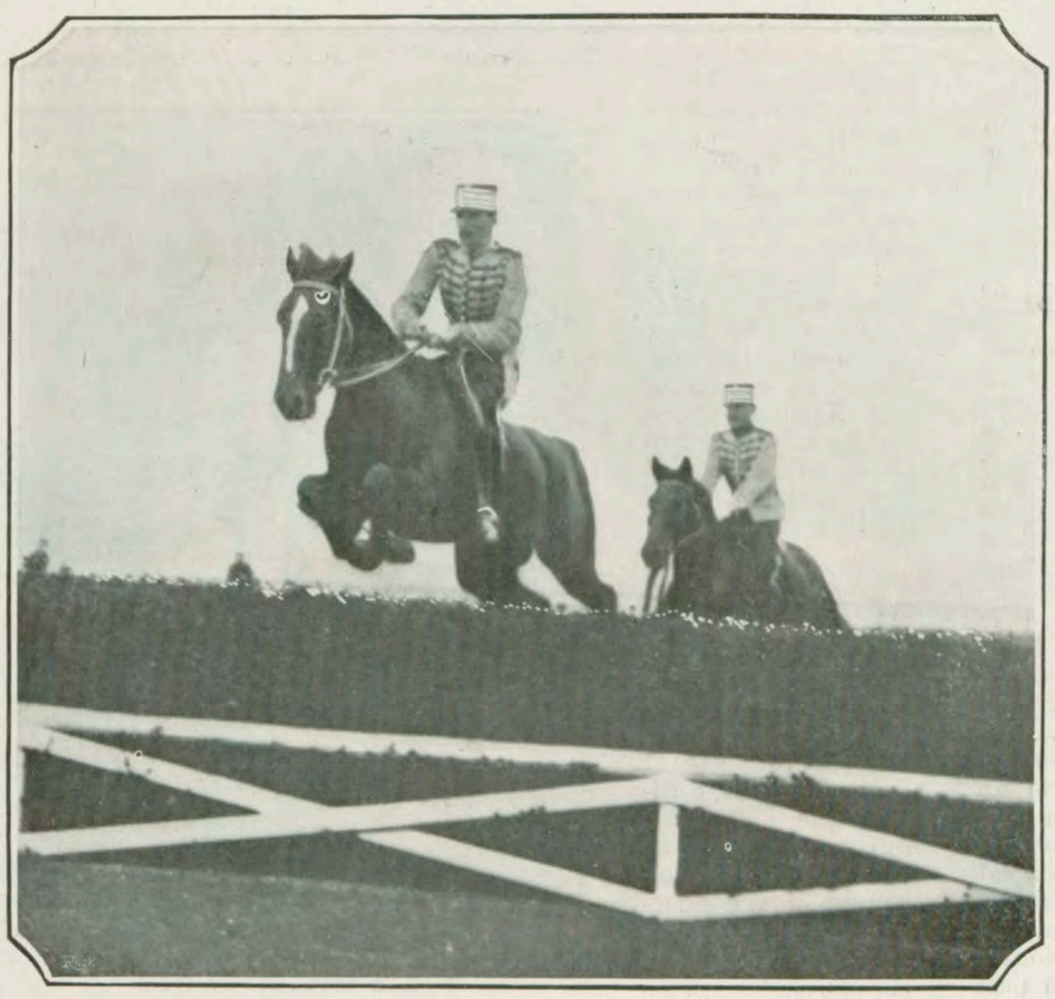
Ce qu'a voulu le promoteur du Championnat du Cheval d'armes, cela a été de faire travailler les officiers, en vue de les rendre capables de diriger le plus efficacement possible le dressage des chevaux de troupe. Chaque régiment de cavalerie reçoit environ 80 jeunes chevaux par an. On sait que ces chevaux sont généralement mis en dressage par escadron et que leur dressage est confié à un lieutenant ou capitaine de cet escadron. Or, il n'est pas besoin, n'est-ce pas ? de faire ressortir l'utilité d'avoir des chevaux bien dressés : de leur maniabilité dépendent la maniabilité et les qualités manœuvrières du régiment. De plus, si l'on veut instruire vite et bien des cavaliers, il faut leur donner des chevaux bien dressés. On voit quelle importance formidable prend cette question du dressage des jeunes chevaux. Si le problème d'avoir des chevaux bien dressés était déjà difficile à résoudre lorsque le cavalier servait trois ans, qu'on juge de ce qu'il va devenir, maintenant qu'on n'aura, pour dresser les jeunes chevaux, que des cavaliers qui seront montés à cheval dix ou onze mois au plus !

Le saut du mur.

L'épreuve de Vincennes, sur le parcours du steeple, a un coefficient de 6 pour le Championnat du Cheval d'armes.

Aussi, ce qui était nécessaire au moment où le Championnat du Cheval d'armes a été institué, l'est bien plus maintenant, et si nous voulons que nos régiments aient des chevaux dressés, il faut de plus en plus que les officiers qui dirigent les dressages sachent comment on dresse des chevaux. Pour cela, il faut que, non-seulement ils continuent à chasser à la queue des chiens, à passer les obstacles des hippodromes et même, si l'on veut, ceux des concours hippiques, mais il faut encore qu'ils se mettent plusieurs heures par jour à cette tâche ardue qui consiste à travailler un cheval dans le recueillement du manège ou des allées désertes, dans le but de vaincre ses résistances. Ce n'est qu'ainsi, en effet, qu'ils apprendront par quel moyen on calme le cheval agité, comment on rend actif le paresseux, comment on ralentit celui qui tire, comment on assouplit au tourner et à l'arrêt, comment on redresse le cheval qui marche de travers, comment on guérit les défectuosités d'allure, comment on fixe une tête ou une encolure vagabonde, comment on établit la position qui convient, etc. C'est pour arriver à apprendre à résoudre ces difficultés et mille autres que Saumur existe, me dira-t-on. C'est inexact, parce que Saumur ne peut pas faire ce qui incombe au temps et à l'expérience. A Saumur, les sous-lieutenants et les lieutenants ne dressent chacun qu'un cheval, c'est peu ; une heure seulement par jour est consacrée, le plus souvent, à ce travail ; c'est peu aussi. En sorte qu'à Saumur, les officiers reçoivent surtout des principes qui les guideront quand ils travailleront seuls. Aussi, pour arriver à être un dresseur éclairé, l'officier doit-il user beaucoup de culottes, de patience et de temps ; et, quand, à force de rude travail, il sera devenu réellement un dresseur, un cavalier versé dans la science équestre, alors, et alors seulement, il sera capable de diriger utilement un dressage.

C'est pour encourager l'officier dans cette sévère besogne que le Championnat du Cheval d'armes a été créé et, du moins, ainsi compris, il n'est pas une superfétation. Dès la première année, il fut parfaitement compris. Il se composait, comme maintenant, d'une épreuve de dressage qui était le morceau capital, car c'est là qu'on jugeait de la science équestre des concurrents. Mais, comme il ne suffit pas, pour être bon cavalier, de savoir bien marcher ou tourner au manège, et comme il faut encore pouvoir aller gaillardement sur les obstacles et tenir la route, on créa l'épreuve de Vincennes et celle du parcours sur route. Telles qu'elles sont, maintenant surtout que le parcours de Vincennes se fait isolément, ces épreuves, si faciles qu'elles soient, renseignent parfaitement sur la question de savoir si les concurrents



Le saut de l'obstacle anglais.

Depuis cette année, les parcours sont individuels. Jusque-là, ils se faisaient par quatre, sans obligation de sauter ensemble.

savent marcher à l'extérieur. Quant à l'épreuve du Concours Hippique, elle n'avait pas grand'chose à voir avec le but qu'on se proposait; elle fut instituée sur la demande de la Société Hippique, et pour la remercier de vouloir bien fournir le nerf de la guerre. Il fut question, même, si j'ai bonne mémoire, de ne pas donner de coefficient à cette épreuve ; mais alors, on craignit qu'elle ne fût pas aussi préparée que doit l'être une épreuve publique.

Dans le fait, l'épreuve capitale était l'épreuve de dressage ; aussi, son coefficient était-il bien plus élevé que maintenant, ce qui permettait au Championnat du Cheval d'armes d'être autrement utile qu'aujourd'hui. En effet, actuellement, les coefficients sont pour :

L'épreuve de manège. .	8
— à Vincennes.	6
— sur route. . .	5
— au concours hippique	6

En sorte que l'épreuve qui permet de juger le plus complètement la science équestre du cavalier a seulement 8 de coefficient, alors que l'ensemble des épreuves d'extérieur, qui devraient n'être à peu près qu'éliminatoires, si l'on veut conserver son rôle au Championnat, n'a pas moins de 17 de coefficient, c'est-à-dire plus du double!

Que conclure de là? 1° Que le vainqueur a brillamment satisfait à trois épreuves auxquelles un honnête piqueur sur son honnête cheval aurait pu satisfaire aussi bien que lui après deux mois de chasse en pays coupé; et 2° Que ce même vainqueur s'est montré... suffisant en dressage.

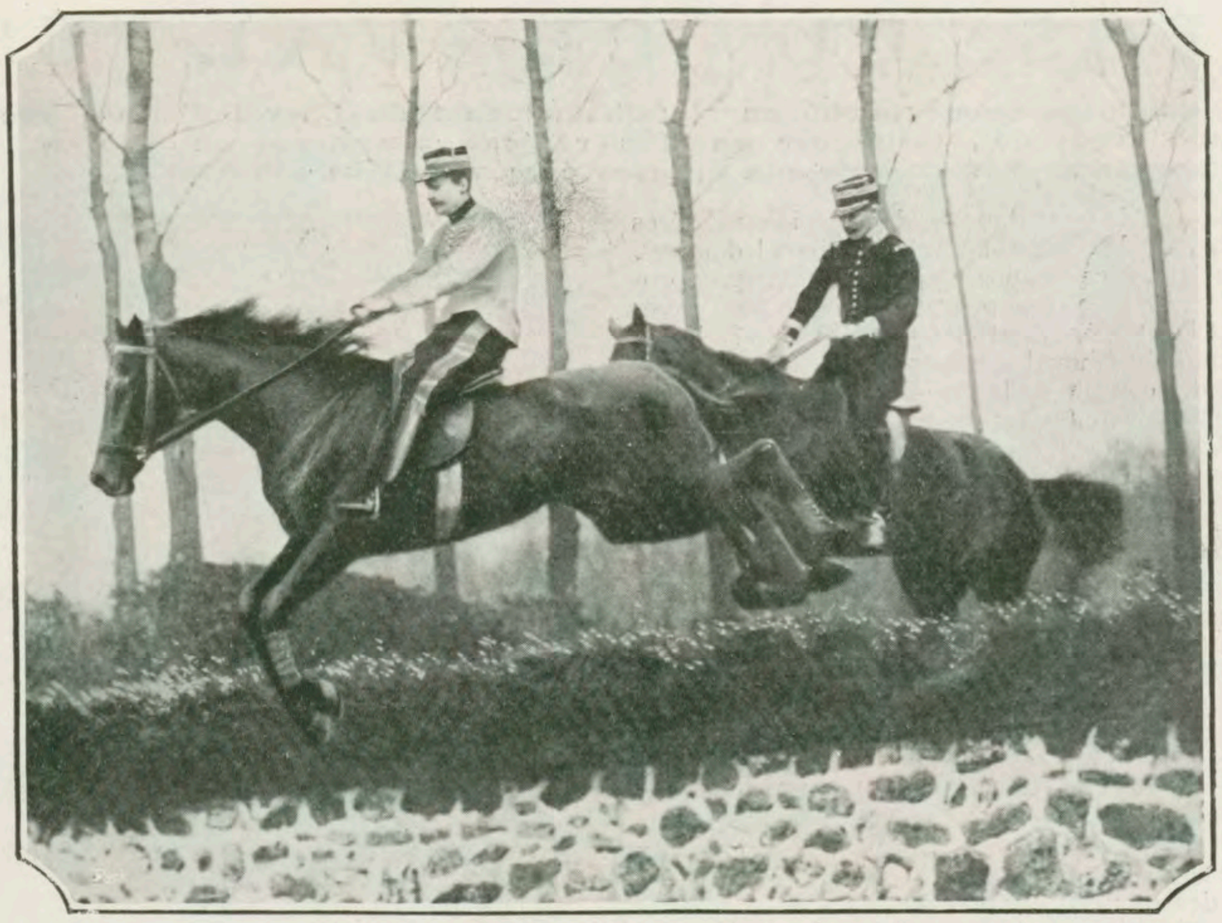
En outre, si nous comparons deux cavaliers qui ont obtenu les notes suivantes :

A	Manège	16 × 8 = 128
	Moyenne de l'extérieur	19 × 17 = 323
	Total des points	451
B	Manège	20 × 8 = 160
	Moyenne de l'extérieur	17 × 17 = 289
	Total des points.	449

Nous voyons que le cavalier A a une note très ordinaire comme dresseur, et qu'à l'extérieur il résout très bien, mais non cependant d'une manière parfaite, le petit problème très simple qui lui est posé.

A côté de lui, nous voyons le cavalier B se montrer au manège d'une supériorité qui le désigne d'emblée pour la compagnie des Dieux à Saumur ou à l'Ecole de guerre. A l'extérieur, son demi-sang, pas vite, ne brille pas à Vincennes, il fait sa trotte sur route comme tout le monde. A l'Hippique dont le résultat n'a pas à voir ici grand'chose avec la qualité du cavalier, il dérobe une fois et saute, partout très bien.

Que pensez-vous ?... Que cet homme, qui vient de se manifester comme un maître, va être classé premier? Détrompez-vous, le Championnat, tel qu'il est actuellement compris, le classe après un candidat qui ne s'est pas montré parfait dehors et qui s'est montré modestement au manège, ce que nous appelons un cavalier moyen et ordinaire.



Le saut du mur.

L'épreuve de Vincennes est plus intéressante que celle du Grand Palais : à celle-ci, les chevaux doivent être basculeurs; à celle-là, de volée.

Mais alors, dira-t-on peut-être, augmentons les difficultés des épreuves extérieures, pour qu'elles prouvent quelque chose et méritent leur coefficient.

A cela, je répondrai qu'on aurait le plus grand tort, puisque cela détournerait encore plus le Championnat du Cheval d'armes de son but, dont j'ai suffisamment démontré l'importance.

Non, il n'y a pas lieu de changer les épreuves à l'extérieur ; telles qu'elles sont, elles donnent le renseignement qu'on leur demande, cela suffit. Ce qui a besoin d'être changé, c'est leur coefficient. Pour que le Championnat du Cheval d'armes eût toute l'utilité possible et montrât ce qu'il doit montrer, il faudrait que l'épreuve de dressage eût seule un coefficient et que les autres épreuves fussent éliminatoires ou n'eussent qu'un très faible coefficient.

Quelquefois, ceux qui voudraient voir diminuer l'importance de l'épreuve de dressage agitent le spectre de la haute-école et demandent à quoi elle sert. Je suis parfaitement de cet avis : ici la haute-école ne servirait à rien. Mais pourquoi parler haute-école? Il n'en est pas besoin pour juger du degré de dressage d'un cheval. Si les membres du jury étaient tous très habitués aux questions équestres et à faire passer des examens, il leur suffirait de faire exécuter à chaque concurrent trois ou quatre mouvements simples, comme la volte aux trois allures et le départ au galop sur le droit. On voit que nous sommes loin de la haute-école. Que si on en laisse faire, par contre, je n'y vois pas grand inconvénient. Si un concurrent, très savant dans les airs simples, peut se montrer également savant dans une équitation plus difficile, je ne m'en plaindrai pas, au contraire, pas plus que de voir un beau tableau mis en belle lumière. Si j'ai à voter ce candidat je lui tiendrai compte du plaisir qu'il m'aura fait. Mais comme il faudra que le tableau soit beau!

En résumé, je prierai ceux que cela regarde de mettre en même temps que moi leurs bonnes lunettes. Ils verront que le seul rôle utile du Championnat du Cheval d'armes est celui qui lui a été dévolu à sa première heure : à savoir, faire travailler le dressage par les officiers, tâche ingrate et fatigante, certes, mais d'une telle importance qu'on ne saurait trop lui prodiguer les encouragements. Le Championnat du Cheval d'armes ne peut arriver à ce but que s'il consacre les qualités de dressage les mieux assises et la science équestre la plus complète, en donnant à l'épreuve qui consacre ces qualités un coefficient très sensiblement supérieur. L'équitation d'extérieur ne périclitera pas pour cela : elle est assez amusante par elle-même et reçoit assez d'encouragements de tous côtés pour qu'il n'y ait pas péril en la demeure.

SAINT-P..

P.-S. — Il est bien entendu que dans tout ce que je viens d'écrire, je ne parle que du Championnat du Cheval d'armes et qu'aucune des critiques que j'adresse à son organisation ne saurait viser un quelconque des concurrents. Ceux d'entre ceux-ci qui se sont classés, cette année ou les années passées, ont répondu pour le mieux à la question qui leur était posée.

Un officier attentif.

Il vaut mieux être servi par soi-même que par son ordonnance, quand il s'agit de soigner son cheval.

Les soins à l'arrivée.

Dès que le parcours de 60 kilomètres est terminé, l'officier doit s'occuper de sa monture.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.